

# 交通管理と交通事故に関する 調査研究報告書

—都市における交通規制と事故との関係について—

昭和53年3月

特殊法人 自動車安全運転センター

# まえがき

わが国の交通事故は、昭和46年以降、年々減少している。この傾向は、国民の理解と協力のもとに関係機関、団体等の努力によって、強力かつ総合的に交通安全対策が推進されて達成できたものであり、今後、この減少傾向を維持するには、一層の施策の推進が必要である。

そのためには、交通安全施策の実施に当たっては、過去に実施された施策が事故防止にどのように寄与しているかを明確には握し、それにもとづいて適切な措置を構じなければならない。

自動車安全運転センターは、運輸省より自動車事離対策費補助金の交付を受け、52年度は「交通管理と交通事故に関する調査研究」として、都市における交通規制と事故との相関についてを主眼に研究を実施することとなり、センターに調査研究委員会を設置した。

当委員会は、調査の対象として全国の人口10万人以上都市のなかから18都道府県の32都市を選定し、これらの都市の交通等の実態、交通実態からみた都市の特性、交通事故の発生状況、および人口集中地区の交通事故と交通規制の関連について、現地調査等を実施して調査研究を推進し、今般、その結果を報告書にまとめた。

今後、都市における各種交通規制の合理的かつ総合的な計画実施の際に、本報告書が活用いただければ幸いである。

なお、本調査研究は、委員各位ならびに調査対象都道府県警察本部および警察署の担当者の方々のご尽力により、多くの成果をあげることができた。ここに関係各位に対し、深く感謝の意を表する次第である。

昭和53年3月

自動車安全運転センター  
理事長 中原 嶺

# 委員名簿

(順不同)

委員長	警察庁交通局交通規制課長	福島 静 雄
委員	東海大学理学部情報数理科教	植松 俊 夫
〃	警察庁交通局交通企画課補佐	野崎 源
〃	〃 〃 係長	前田 俊 勝*
〃	〃 交通指導課課付	後藤 紀 朗
〃	〃 交通規制課交通調査官	宮野 嘉 文
〃	〃 〃 補佐	橋口 俊 二
〃	〃 〃 係長	古賀 尚 義*
〃	科学警察研究所交通部長	岡本 博 之
〃	〃 交通部付 (元交通規制室長)	松永 典 昭
〃	〃 交通規制研究室長 (元交通安全室長)	池之上 慶一郎
〃	〃 〃 技官	木戸 伴 雄*
〃	〃 交通安全研究室長 元センター	森 尚 雄*
〃	〃 〃 調査課長	新村 公 雄*
〃	〃 〃 主任研究官	小泉 登志男
〃	警視庁交通規制課管理官	鈴木 敏 雄*
〃	〃 〃	若林 俊 明*
〃	神奈川県警察本部交通規制課補佐	信沢 清*
〃	埼玉県警察本部小鹿野警察署次長	栗原 三 男*
〃	〃 交通規制課補佐	竹内 喜三郎*
〃	千葉県警察本部交通規制課補佐	加野 久武男
〃	長野県警察本部長 (元センター総務部長)	鈴木 誠之助
〃	自動車安全運転センター総務部長	猩々 一 夫
〃	〃 業務第一部長	大倉 久 雄
〃	〃 〃 企画課長	有 蘭 卓*
〃	〃 〃 調査課長代理	

(注) \*印は幹事業務

# 目 次

まえがき

委員名簿

1. 研究の目的	1
2. 研究の方法	2
2-1 委員会の設置	2
2-2 調査の方針	2
2-3 調査項目	3
2-4 調査解析の方法	5
3. 調査対象都市の交通等の実態	6
3-1 面積	6
3-2 人口	6
3-3 車両保有台数	7
3-4 道路延長	7
3-5 幹線道路の交通量	9
3-6 交通規制実施状況	9
3-7 交通信号機設置状況	15
3-8 交通違反取締り状況	15
3-9 交通等の実態と交通事故の対応	17
4. 交通実態からみた都市の特性	19
4-1 人口集中地区面積率	19
4-2 人口密度	19
4-3 免許人口率	21
4-4 車両保有率	21
4-5 道路延長率	22
4-6 速度規制率	22

4-7	駐（停）車禁止規制率	24
4-8	信号機設置密度	24
4-9	取締り率	25
4-10	都市特性図	25
5.	調査対象都市の交通事故発生状況	27
5-1	交通事故発生件数	27
5-2	交通事故による死傷者数	28
5-3	類型別事故発生状況	30
5-4	路線別及び車道幅員別事故発生状況	31
5-5	道路形状別事故発生状況	33
5-6	第1当事者違反別事故発生状況	35
5-7	地域別事故発生状況	35
5-8	昼夜別事故発生状況	37
5-9	第1当事者別事故発生状況	38
5-10	第1当事者行動類型別事故発生状況	39
6.	都市別の事故率	41
6-1	人口当りの事故率	41
6-2	自動車保有台数当りの事故率	45
6-3	面積当りの事故率	48
6-4	道路延長当りの事故率	52
6-5	都市別事故率	57
7.	調査対象都市における交通事故と規制率の関係	60
7-1	交通事故発生と規制率引	60
7-2	都市の層別化による検討	64
7-3	交通規制の事故抑止効果	72
8.	人口集中地区における交通事故と交通規制の実態	77
8-1	調査対象事故の選定	77
8-2	調査対象事故の発生状況と交通規制の実施状況	77

8-3	調査対象事故の事故類型別発生状況と交通規制実施状況との関連	79
9.	人口集中地区における交通規制の事故抑止効果の検討	87
9-1	大型貨物自動車等通行止め	87
9-2	一方通行	91
9-3	転回禁止	93
9-4	追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	95
9-5	自転車歩道通行可	98
9-6	歩行者用道路	102
9-7	指定方向外進行禁止	104
9-8	歩行者横断禁止	106
9-9	速度規制	109
9-10	駐(停)車禁止	111
9-11	路側帯	114
9-12	一時停止	116
	まとめ	119

別表	A	123
別表	B	129
別図	C	145
別表	D	177
別表	E	186
別図	F	207

# 1 研究の目的

交通規制、交通管制および交通指導取締りなどの交通管理は、交通の安全と円滑を図るための交通秩序の維持に大きな役割りを果している。

本研究は交通管理のうち、都市における最高速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、駐（停）車禁止規制等の交通規制をとりあげ、併せて交通規制と不可分の関係にある標識、標示、信号制御ならびに交通指導取締りを含めた、これらの交通規制等が、事故発生とどのような関係にあるかを明らかにし、合理的な交通管理のための資料を提供することを目的とする。

## 2 研究の方法

### 2-1 委員会等の設置

調査研究を効率的に実施するため、自動車安全運転センターに関係機関の学識経験者等よりなる委員会を設置し研究を推進した。

なお、調査項目等の細部の事項については、項目により専門の委員による幹事会を開催して検討し処理した。

### 2-2 調査の方針

調査の基本的方針については、委員会で検討したが、最近の交通情勢から各都道府県において、都市総合交通規制が積極的に推進されていることにかんがみ、調査結果の資料等が、これらの交通規制等に寄与されるものになることを考慮し、次により都市における交通規制と事故との相関等について調査を実施することとした。

ア 調査対象の都市は、全国の人口10万人以上の都市のなかから32都市を選び、さらに、都市全域と人口集中地区に分けて調査する。

イ 調査対象の交通事故（人身事故をいう以下同じ。）、交通規制実施状況、都市特性をみるための交通等の実態等は、その都市における昭和51年中のデータによることとする。

ウ 交通規制の事故抑止効果を明らかにするため、人口集中地区で発生した主要な事故を抽出し、その事故の発生地点における交通規制の実施状況と事故との相関を調査する。

なお、この方針に基づき調査を効率的に実施するため、事前に東京都、神奈川県でプリテストを実施した。その結果、調査対象都市の行政区域と警察署管轄区域が異なっている都市が多いため、一部の資料収集に困難があること、都市によっては必要とする資料が整備されていないことなどから、当初予定の調査項目について、その一部を改訂した。

また、調査を徹底して行うためには、対象都市の関係都道府県警察の協力が必要であるので、それぞれに連絡責任者を指定してもらい、8月下旬にセンターにおいて連絡責任者に対する調査研究説明会を開催した。



## 2-3 調査項目

調査項目は、調査対象都市の特性をみるための交通等の実態および、交通事故発生状況と、人口集中地区における主要な交通事故の発生状況および、事故発生地点の交通規制実施状況に大別されるが、その調査項目の内訳と調査票の様式は別表A-1からA-6に示すとおりである。

### (1) 調査対象都市についての調査項目

調査項目は、次のア、ケのとおりであるが関係資料の収集にあたっては、官公庁の諸統計が年度末のものが比較的多いので、できる限り昭和51年3月末現在の資料にした。また、交通事故については昭和51年中の資料を使用した。

なお、資料のうち都市全域と人口集中地区に分けて調査が可能なものについては、別々に資料を収集するよう努めた。

#### ア 都市の面積

面積は、都市全域面積のほか人口集中地区面積、都市計画区域面積、および、都市計画区域内用途地域面積について調査した。

なお、都市全域の面積については総理府統計局資料（51年3月末現在）、人口集中地区面積については交通事故統計原票の地域に応じて総理府統計局の昭和45年国勢調査資料、都市計画区域面積と用途地域面積については建設省の資料（51年3月末現在）を用いた。

#### イ 都市の人口

人口は、住民基本台帳の人口、国勢調査の人口、産業別人口比率、免許人口について調査した。

なお、住民基本台帳の人口については、自治省行政局の資料（51年3月末現在）、国勢調査人口については昭和45年国勢調査資料から都市全域の人口、人口集中地区の人口および昼間人口を、産業別人口比率は総理府統計局資料（昭和49年）、免許人口は都道府県警察本部の資料（51年3月末現在）を用いた。

#### ウ 車両保有台数

車両保有台数は、乗用、貨物、特殊車などの登録自動車、小型二輪車、軽自動車および原動機付自転車の保有台数を調査した。

なお、登録自動車、小型二輪車については自動車検査登録協会がまとめた市町村別自動車保有車両数の資料（51年3月末現在）、軽自動車については陸運事務所の資料（51年3月末

現在)、原動機付自転車については市役所の資料(51年3月末現在)を用いた。

#### エ 交通量

交通量は、建設省が昭和49年に実施した全国道路交通情勢調査による一般交通量調査地点の昼間12時間交通量を用いた。

なお、交通量測定地点の道路区分、地点名車道幅員についても調査した。

#### オ 交通規制実施状況

交通規制実施状況は、都道府県警察本部または、都市を管轄する警察署の交通規制台帳により、都市全域、人口集中地区について51年3月末現在の実施箇所(区間)とその道路延長について調査した。

#### カ 車道幅員別道路延長

車道幅員別道路延長は、国道、都道府県道、市町村道およびその他の道路種類別に、都市全域、人口集中地区別に調査した。

なお、道路の種類によって国道工事々務所、都道府県土木部、市役所等の資料(51年3月末現在)を用いた。

#### キ 交通信号機整備状況

交通信号機整備状況は、都市全域、人口集中地区別、道路の種類別に設置箇所数、信号機の種類別に、都道府県警察本部の資料(51年3月末現在)を用いた。

#### ク 交通法令違反取締り状況

交通法令違反取締り状況は、昭和51年中に都市を管轄する警察署が実施した交通違反の類型別取締り件数を用いた。

#### ケ 交通事故発生状況

警察庁の電子計算組織に入力されている交通事故統計の資料から昭和51年中の交通事故を都市別に全域、人口集中地区別に集計した。

なお、交通事故発生状況は、都市別、地域別に発生件数、死傷者数、事故類型別、路線別、車道幅員別、道路形状別、違反種別、昼夜別、当事者別、行動類型別にそれぞれ細分して集計した。

### (2) 人口集中地区についての調査項目

都市別に人口集中地区内で発生した交通事故のうちから200件ないし350件をラムダム抽

出し、その事故1件ごとに発生地点の交通規制実施状況との関係を調査することとした。

その調査項目の内訳と調査票は別表A-6のとおりである。

## 2-4 調査・解析の方法

ア 収集資料は、電子計算機等を利用して都市の交通事故の発生要因（面積、人口、運転免許保有者数、車両保有台数、道路延長）と抑止要因（速度規制、駐（停）車禁止、信号機数、取締件数）との相関を解析した。

なお、主要指標である面積、人口、道路延長および自動車保有台数に対するそれぞれの事故率を求めて、調査対象都市の特性を明らかにした。

イ 調査対象32都市の人口集中地区における交通規制の事故抑止効果を明らかにするため地区に発生した交通事故のうち約1万件を抽出し、それぞれの事故の発生地点にどのような交通規制が実施されているかを、別表A-6の調査票に記入し、その実態を把握するため調査研究類会の委員等が現地調査を実施した。これらによって得られた交通規制の資料と抽出した事故の統計原票による事故発生状況とを電子計算機を用いて対応させて事故類型別と交通規制別に集計した。そして、事故類型別の発生状況を交通規制の有無別に検討し、各種の交通規制の事故抑止効果並びに交通事故と交通規制の相関を解析した。

### 3 調査対象都市の交通等の実態

#### 3-1 面積

調査対象都市の32都市について、全域、人口集中地区、その他地区のそれぞれの面積の総計、構成率、1都市当り（平均値）面積は、次表のとおりである。

区 分	面 積 (km <sup>2</sup> )	構 成 率 (%)	1 都市当り (平均値 km <sup>2</sup> )
人口集中地区	8 1 7.9	1 1.3	2 5.6
そ の 他 地 区	6, 4 1 4.8	8 8.7	2 0 0.5
全 域	7, 2 3 2.7	1 0 0.0	2 2 6.0

都市別の地域区分別の面積は、別表B-1に示すとおりである。都市別の全域の面積で最も広い都市は、札幌市の1,118.0平方キロメートル、最も小さい都市は、武蔵野市の110平方キロメートルである。

#### 3-2 人口

調査対象都市の昭和45年国勢調査人口と、昭和51年の住民基本台帳の人口等の総計は、次表のとおりである。

区 分		人 口 (人)	構 成 率 (%)	1 都 市 当 り ( 平 均 値 人 )
45 年 国 勢 調 査	人口集中地区	6,763,294	7.47	211,353
	そ の 他 地 区	2,293,677	2.53	71,677
	全 域	9,056,971	10.00	283,030
住民基本台帳の人口		1,003,493		31,359
免 許 人 口		2,897,381		90,543

都市別の人口等は、別表B-2に示すとおりである。都市別の住民基本台帳の人口で、最も多い都市は、札幌市の1,224,390人、最も少ない都市は、石巻市の115,919人である。

また、免許人口の最も多い都市は、札幌市の318,086人、最も少ない都市は、石巻市の27,907人である。

### 3-3 車両保有台数

調査対象都市の車種別車両保有台数、構成率、1都市当り保有台数は、次表に示すとおりである。

区 分		車両保有台数(台)	構成率(%)	1都市当り (平均値 台)	
登 録 自 動 車	貨 物	普通	104,475	5.4	3,265
		小型	518,255	26.5	16,196
	乗 用	バス	23,931	1.2	748
		小型普通	1,256,489	64.3	39,265
	特種(殊)用途	49,860	2.6	1,558	
	計	1,953,010	100.0	61,032	
小型二輪車		20,670	2.1	646	
軽自動車		455,965	47.6	14,249	
原 付 自 転 車	第一種	284,171	29.7	8,880	
	第二種	196,949	20.6	6,155	
	計	957,755	100.0	29,930	

都市別の車種別保有台数は、別表B-3に示すとおりである。

都市別の車両保有台数（登録自動車）で、最も多い都市は、札幌市の285,691台、最も少ない都市は、武蔵野市の18,855台である。車種別の保有台数では、貨物車両の最も多い都市は、札幌市の90,784台、最も少ない都市は、武蔵野市の4,559台である。

乗用バスが最も多い都市は、福岡市の3,467台、最も少ない都市は、武蔵野市の72台である。第一種原付自転車が最も多い都市は、福岡市の32,528台、最も少ない都市は、苫小牧市の1,072台である。

特種（殊）用途車の保有が最も多い都市は、札幌市の7,834台、最も少ない都市は、武蔵野市の318台である。

### 3-4 道路延長

調査対象都市全域の道路総延長は別表B-4-1のとおり、35,906キロメートルであり、このうち人口集中地区の道路延長は16,3676キロメートル（全域の45.58%）である。

道路種別、および幅員別道路延長、構成率、1都市当り道路延長は、次表のとおりである。

都市全域の道路延長 (km)

区 分		道 路 延 長	構 成 率	1 都 市 当 り (平均値)延長
国 道	一 般	1,326.2	3.7	41.4
	高 速 自 動 車 道	68.4	0.2	2.1
県 道 等	主 要 地 方 道	1,182.0	3.3	36.9
	一 般	2,099.6	5.8	65.6
市 町 村 道		3,129.8	87.0	97.5
計		3,590.6	100	112.2

幅員別道路延長 (km)

区 分		道 路 延 長	構 成 率	1 都 市 当 り (平均値)延長
	19.5m以上	197.6	1.2	6.2
	13.0m以上	794.0	4.9	24.8
	5.5m以上	4,853.8	29.7	151.7
	5.5m未満	1,052.2	6.4	32.8
	小 計	16,367.6	100	511.5
	19.5m以上	113.3	0.6	3.5
	13.0m以上	542.2	2.8	16.9
	5.5m以上	5,730.0	29.3	179.1
	5.5m未満	1,315.2	6.7	41.1
	小 計	19,538.4	100	610.5
	19.5m以上	310.9	0.9	9.7
	13.0m以上	1,336.2	3.7	41.8
	5.5m以上	10,583.8	29.5	300.7
	5.5m未満	2,367.5	6.5	73.9
	合 計	3,590.6	100	112.2

都市別による道路延長は別表B-4-1および別表B-4-2のとおりで、延長の最高は北九州3,834.9km、最低は門真120.1kmである。

### 3-5 幹線道路の交通量

調査対象都市の道路種類別ごとの昼間12時間交通量は別表B-5のとおりであり、最大値、最小値、1都市当りの昼間12時間交通量は次のとおりである。

道路種類別昼間12時間交通量

区分	国 道	都道府県道	市町村道
最大値	37,904 (船橋)	27,665 (門真)	25,091 (北九州)
最小値	7,517 (石巻)	3,153 (都城)	2,345 (新居浜)
一都市当り	19,000	8,879	7,055

注 カッコ内は都市名

この交通量は、国道が最も多く都道府県道、市町村道の順に少ない。

### 3-6 交通規制実施状況

調査対象都市の全域及び人口集中地区について主要な交通規制の実施状況等は、別表B-7-1からB-7-8のとおりである。

#### (1) 速度規制

国道、都道府県道、市町村道の最高速度40キロ以下の速度規制の状況は次表のとおりである。

速度規制実施状況

地域	区分	道路延長	規制延長	規制率	1市当り平均規制延長
都市全域		35,906 km	10,921.9km	30.42%	341.3 km
	集中地区	16,367.6	7,716.8	47.15	241.2

この実施状況（規制延長、規制率）の都市別順位上位のものは次表のとおりであり、人口集中地区では一宮ほか5都市で規制率100パーセントを示し、全般的に大規模都市で規制が多く実施されている。

都市全域速度規制上位都市

区分	順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
道路延長		北九州	札幌	福岡	市原	一宮	金沢	松山	熊谷	長岡	浦和
規制延長		札幌	一宮	東大阪	宝塚	春日井	金沢	仙台	福岡	北九州	調布
規制率		調布	武蔵野	宝塚	東大阪	春日井	門真	一宮	小田原	宮崎	札幌

人口集中地区速度規制上位都市

順位 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
道路延長	北九州	福岡	札幌	一宮	仙台	呉	宝塚	浦和	長岡	金沢
規制延長	札幌	一宮	宝塚	東大阪	仙台	金沢	北九州	福岡	小田原	調布
規制率	一宮	東大阪	調布	春日井	米子	武蔵野	宝塚	札幌	金沢	門真

(2) 一方通行

5.5メートル未満道路の一方通行規制の状況は次表のとおりである。

一方通行規制実施状況

地域 区分	該当道路延長	規制延長	規制率	1市当り平均 規制延長
都市全域	23,675.1 <sup>km</sup>	1,243.6 <sup>km</sup>	5.25%	38.86 <sup>km</sup>
集中地区	10,522.2	1,110.0	10.55	34.69

規制率の最高は、都市全域では武蔵野（53.32%）、集中地区では宮崎（58.32%）である。

(3) 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

5.5メートル以上13メートル未満道路の追越しのための右側部分はみ出し通行禁止の状況は次表のとおりである。

はみ出し通行禁止実施状況

地域 区分	該当道路延長	規制延長	規制率	1市当り平均 規制延長
都市全域	10,853.8 <sup>km</sup>	1,574.8 <sup>km</sup>	14.88%	49.21 <sup>km</sup>
集中地区	4,853.8	826.6	17.03	25.83

規制率は首都圏及び九州の一部都市が高い。

(4) 駐（停）車禁止

5.5メートル以上の道路の駐（停）車禁止の状況は次表のとおりである。

駐（停）車禁止実施状況

地域 区分	該当道路延長	規制延長	規制率	1市当り平均 規制延長
都市全域	12,230.9 <sup>km</sup>	6,965.6 <sup>km</sup>	56.95%	217.8 <sup>km</sup>
集中地区	5,845.4	5,426.8	92.84	169.6



(5) 自転車歩道通行可

都市全域の歩導設置延長3,384.8キロメートルに対し自転車歩道通行可指定区間は1,086キロメートル、規制率32.1パーセントである。

この規制延長1,086キロメートルのうち人口集中地区は803.3キロメートル（73.97%）を占めている。

(6) 路側帯

歩道設置道路以外の道路32,927.2キロメートルに対する路側帯設置延長は225.7キロメートルであり、規制率は0.7パーセントである。ここでの路側帯は、駐（停）車禁止路側帯、歩行者用路側帯が主である。

規制延長の長い都市は、弘前の42.0キロメートル、一宮の36.4キロメートル、金沢の270キロメートルであるが、規制のないところが6都市ある。なお、規制率の最高は武蔵野市の25.7パーセントである。

(7) 路線バス等専用通行帯（バスレーン）

ピーク時間帯1時間に6回以上の路線バスの運行のある道路延長1,836.62キロメートルに対するこの規制の延長は155.8キロメートル、規制率8.5パーセントである。

この規制は人口集中地区内が大半で93.1パーセントを占めている。

また、規制延長の最高は札幌の55.1キロメートルで、規制のないところが15都市ある。なお規制率では松山（59.1%）、金沢（31.4%）、札幌（23.3%）が高い。

(8) 大型貨物自動車等通行止め

市街地内の道路延長18,861.3キロメートルのうち、この規制の延長は1,108.8キロメートル、規制率5.9パーセントである。この規制延長のうち人口集中地区内が871.2キロメートル（78.57%）を占めている。次に規制延長の最高は仙台の107.9キロメートルであるが、最低都市は苫小牧市の3.4キロメートルで都市により差がある。また、規制率の最高は小田原の23.6パーセントである。

(9) 歩行者用道路

5.5メートル未満の市街地内道路延長11,631キロメートルのうちこの規制の延長は、623キロメートル、規制率5.4パーセントである。この規制延長のうち集中地区内が553.6キロメートル（88.86%）を占めている。

また、規制延長の最高は仙台の82.5キロメートル（規制率30.7%）、規制率の最高は武蔵野

の39.8パーセントである。

(10) 歩行者横断禁止

都市全域におけるこの規制の延長は177.1キロメートルであり、そのうち人口集中地区が172.4キロメートル(97.4%)を占めている。この規制率は、都市全域の道路延長に対しては0.5パーセントと低率であるが、13メートル以上の広幅員道路に対してみると10.75パーセントとなる。

(11) 一時停止

都市全域で35188箇所が規制され、このうち人口集中地区が26,796箇所(76.15%)である。都市別では最高が札幌の4,360箇所、以下福岡、浦和、東大阪の順になっている。

(12) 横断歩道

交通信号機設置の有無場所別の横断歩道設置状況は次表のとおりである。

横断歩道設置状況(本数)

区分 地域	信号有	信号無	計	1市当り平均 設置本数
都市全域	17,393	13,613	31,006	969
集中地区	14,568	10,185	24,753	774

都市別では、「信号あり」場所の横断歩道は、最高が札幌の2,955本であり、福岡、北九州、東大阪が1千本以上設置している。「信号無し」場所の横断歩道は、福岡の1,118本が最高であり、長崎、北九州がこれに続いている。また、都市全域では「信号あり」が「信号無し」より3,780本(27.8%)上廻っている。

(13) 指定方向外進行禁止

右折禁止、右折および直進禁止、その他の指定方向外進行禁止規制の実施状況は、次表のとおりである。

指定方向外進行禁止規制実施状況 (箇所)

区分 地域	右折禁止	右折及び 直進禁止	その他の指定 方向外進行禁止	計	1市当り平均 規制箇所
都市全域	2,952	620	2,149	5,721	179
集中地区	2,608	505	1,907	5,020	157

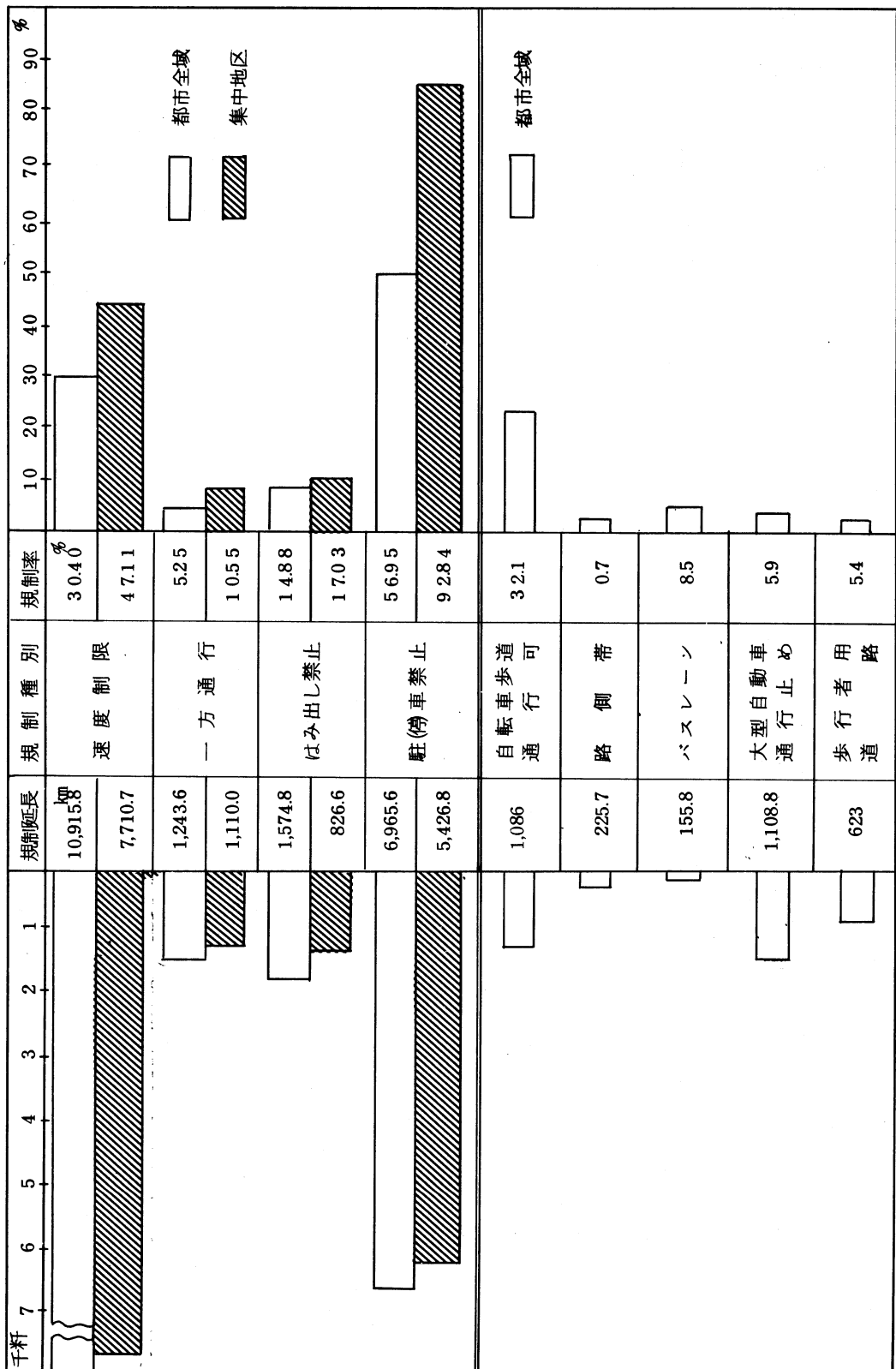
この規制は、人口集中地区で87.8パーセント実施されている。

都市別では、福岡の1,344箇所が最も多く、最低は新居浜の2箇所である。

(14) 交通規制実施の傾向

主要交通規制の実施状況を規制率の面から検討すると、表3-1に示すように速度規制・駐(停)車禁止規制は比較的高い比率を示しているが、一方通行、路側帯、歩行者用道路、大型車通行禁止等は低い比率の傾向を示している。

表3-1 主要交通規制対比表



### 3-7 交通信号機設置状況

#### (1) 信号機の設置総数と各都市における設置状況

昭和51年3月末現在における、調査対象都市の交通信号機設置総数は、別表B-7にみられるとおり6,456箇所であり、そのうち5,326箇所（82.4パーセント）が人口集中地区に設置されている。

設置数の多い都市は、札幌市の955箇所、次いで福岡市の636箇所であり、又少ない都市は、石巻市の42箇所、宝塚市の61箇所である。

調査対象都市の平均設置数は、1都市当り201箇所となっている。

#### (2) 道路延長からみた信号機の設置状況

各都市における信号機の設置状況を、その都市の道路延長（国道・県道・市町村道の計）との割合いでみると、道路延長1キロメートルあたりの信号機の平均設置数は、0.18箇所であるが、これを都市別にみると次のとおりかなりの格差が認められる。

都市名	道路延長 キロメートル	信号機設置箇所数	1キロメートルあたりの設置箇所数
武蔵野	130.4	121	0.93
門真	120.1	106	0.88
熊谷	1,411.8	103	0.07
市原	2,138.7	137	0.06
調査全都市	35,906.0	6,456	0.18

道路延長1キロメートルあたりの信号機設置箇所数が、平均設置数よりも多いのは12都市、少ないのは20都市となっている。

### 3-8 交通違反の取締り状況

#### (1) 動的交通違反の取締り状況

##### ア 取締り総件数等

昭和51年中における調査対象都市における動的交通違反の取締り総件数は、別表B-7およびB-8のとおり689,383件である。

調査対象都市の年間取締り件数は、1都市当り21,543件であり、取締り件数の最も多い都市は、福岡市の128,320件、次いで北九州市の113,580件である。

又、取締り件数が少ない都市は、門真市の3,977件、船橋市の4,070件、石巻市の4,074件となっている。

イ 違反種別からみた取締り状況

最も取締り件数の多い違反は、最高速度違反であり、調査対象都市の取締り総数は345,477件である。

次に取締り件数の多い違反は、通行禁止制限の109,528件、一時停止51,887件の順となっている。

ウ 道路延長からみた取締り状況

各都市にみける交通違反の取締り件数を、その都市の道路延長との割合いでみると、調査対象都市の道路延長1キロメートルあたりの平均取締り件数は、年間19件である。

これを都市別にみると、次のとおりである。

都市名	道路延長 キロメートル	動的違反 取締り件数	1キロメートルあたり 取締り件数
武蔵野	130.4	6,461	50
福岡	2,875.0	128,320	45
船橋	813.1	4,070	5
市原	2,138.7	7,449	3
調査全都市	35,906.0	689,383	19

道路延長1キロメートルあたりの取締り件数が、調査対象都市の平均よりも多いのは12都市、少ないのは20都市である。

(2) 駐(停)車禁止違反の取締り状況

前記の動的交通違反の取締り以外に、駐(停)車禁止違反に対する取締りが調査対象都市で昭和51年中に227,328件あった。

総取締り件数に占める割合は、

動的違反 75パーセント

駐(停)車禁止違反 25パーセント

となっている。

動的違反の取締り件数が、駐(停)車禁止違反の取締り件数よりも多いことは各都市に共通しているが、長岡市にあっては、

動的違反	5.1パーセント
駐(停)車禁止違反	4.9パーセント

とほぼ同率であった。

### 3-9 調査対象都市の交通等の実態と交通事故の対応

調査対象都市の交通等の実態と交通事故発生に対応関係をみると表3-2に示すように大規模都市では、交通事故の発生が多いところから交通規制、交通取締りとも強化されており、小規模都市では、交通事故発生が低いところから、規制率も低く交通規制が交通事故発生状況に対応して実施されている傾向を示している。また、中規模都市では全般に総ての施策が中程度になっている。

表3-2 調査対象都市の交通等の実態と交通事故との対応関係対比表

規制等 の種別 地名 都市名		規制実施順位区分													交通事 故発生 順位	都市実態順位					
		規制実施率							規制(設置)数							交通取 締総数 順位	面積	人口	自動 車保有 台数	交通 量	道路 延長
		速度 制限	一方 通行	はみ 出し 禁止	駐 車 禁 止	自 転 車 歩 道 通 行 可	路 側 帯	バス レー ン	大 型 車 通 行 止 め	歩 行 者 用 道 路	歩 行 者 横 断 禁 止	一 時 停 止	横 断 歩 道	指 定 方 向 外 進 行 禁 止							
北海道	苫小牧	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●
	札幌	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
青森	弘前	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	八戸	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
宮城	石巻	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	仙台	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
東京	調布	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	武蔵野	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
埼玉	熊谷	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	浦和	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
千葉	市原	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	船橋	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
神奈川	小田原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	茅ヶ崎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新潟	長岡	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	上越	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
石川	金沢	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
愛知	春日井	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	一宮	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大阪	門真	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	東大阪	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
兵庫	宝塚	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
鳥取	米子	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
広島	呉	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
愛媛	新居浜	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	松山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福岡	福岡	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	北九州	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
長崎	佐世保	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	長崎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
宮崎	都城	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	宮崎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

<注>

凡例	○	1～10位	●	11～20位	◎	21～32位
----	---	-------	---	--------	---	--------



## 4 交通実態からみた都市の特性

本節では、面積率、人口密度、免許人口率、車両保有率、および道路延長率等を交通事故の発生にかかわる指標としてとらえ、速度規制率、駐（停）車禁止規制率、信号機設置密度、および取締り率を交通事故抑止要因としてとりあげ、都市別、要因別にその実態をは握し、さらに要因別の平均値等から総合して、その都市が調査対象都市のなかでどのような位置にあるか等より、都市の特性を明らかにした。

### 4-1 人口集中地区面積率

調査対象都市別に全域面積に対する人口集中地区の面積率は、表4-1に示すとおりで、都城市の2.9パーセントから武蔵野市の100パーセントまでの範囲にある。調査対象都市の平均値は11.3パーセントで、長崎、春日井市が平均値に近い値を示す都市である。

面積率が50パーセント以上100パーセントまでの値を示す都市は、武蔵野、調布、門真、東大阪市の4都市で大都市周辺部の都市である。

また、面積率が30パーセント以上50パーセント未満の値を示す都市は、茅ヶ崎、船橋、浦和市の3都市で首都圏地域の都市である。

次の20パーセント以上30パーセント未満の値を示す都市は、福岡、北九州、仙台市の3都市で、九州地方および東北地方の大都市である。以上のような都市においては、都市への人口集中に伴い人口集中地区の形成が進行している。

10パーセント以上20パーセント未満の値を示す都市は、呉市ほか8都市である。さらに、10パーセント未満の値を示す都市は、石巻市ほか13都市である。この14都市の中には、札幌市のように人口100万人以上の都市で、人口集中地区の面積率は79パーセントと小さい値を示しているところがある。また、松山、宮崎、金沢市など県庁所在の都市が3都市含まれている。

### 4-2 人口密度

調査対象都市別に人口を面積で除した人口密度は、表4-1に示すとおりで苫小牧市の1平方キロメートル当たり238人から武蔵野市の1平方キロメートル当たり12,192人までの範囲にある。調査対象都市の人口密度の平均値は、1平方キロメートル当たり1,387人で松山、小田原が平均値に近い値を示す都市である。

表4-1 都市別各種要因の値

県名	都市名	人口集中地区 面積率 %	人口密度 人/ 1km <sup>2</sup>	人口 一万人 当り	免許保有者数 一万人 当り	自動車保有台数 一万人 当り	道路延長 一平方キロ メートル	速度規制率 %	駐 (停) 車禁止 率 %	道路 一キロメ ートル 当り 信号機 数	自動車 一 台 当り 取締り 件数
北海道	苫小牧	3.7	238.2	3,546.0	3,200.6	1.6	8.7	7.5	0.11	0.24	
	札幌	7.9	1,095.2	2,597.9	2,719.7	2.9	46.2	31.1	0.34	0.30	
青森	弘前	4.3	603.8	2,520.1	2,730.5	3.7	14.2	53.8	0.29	0.40	
	八戸	10.2	1,068.6	2,804.1	2,801.9	4.3	15.4	61.1	0.29	0.46	
宮城	石巻	8.5	837.6	2,407.5	3,072.5	3.8	20.6	86.4	0.30	0.24	
	仙台	21.7	2,471.6	3,030.3	3,308.7	5.4	39.8	124.7	0.82	0.48	
東京	調布	88.5	7,817.9	2,729.8	2,205.8	5.1	100.0	149.8	2.25	0.40	
	武蔵野	100.0	12,192.0	2,920.9	1,822.2	11.9	95.3	252.0	3.03	0.57	
埼玉	熊谷	10.7	1,531.7	3,076.7	3,610.4	16.4	9.1	128.6	0.65	0.42	
	浦和	30.3	4,695.7	2,363.3	2,268.4	18.6	17.5	113.7	0.87	0.50	
千葉	市原	3.8	538.6	2,421.9	3,467.2	7.0	3.8	22.4	0.34	0.18	
	船橋	36.3	4,931.9	2,687.3	1,723.9	9.6	11.0	59.0	0.64	0.14	
神奈川	小田原	15.8	1,510.3	2,702.7	2,969.9	4.6	72.3	64.5	0.60	0.68	
	茅ヶ崎	39.1	4,290.7	2,702.7	2,362.7	14.9	27.9	176.6	1.05	0.25	
新潟	長岡	4.3	657.0	3,844.8	3,509.6	5.5	8.8	25.6	0.25	0.53	
	上越	4.7	488.5	3,480.3	3,384.7	3.0	15.7	41.1	0.29	0.66	
石川	金沢	5.4	848.0	3,058.9	3,578.5	3.6	36.2	32.6	0.31	0.43	
愛知	春日井	11.6	2,297.9	3,236.2	3,098.0	7.1	95.7	44.2	0.35	0.33	
	一宮	16.6	3,004.1	5,432.7	3,125.7	23.2	77.1	56.7	0.79	0.33	
大阪	門真	63.9	11,425.0	2,497.1	2,364.1	9.8	92.6	129.7	1.99	0.30	
	東大阪	59.4	8,084.5	2,562.6	2,599.5	13.7	96.7	57.8	1.44	0.34	
兵庫	宝塚	14.7	1,569.6	2,624.7	2,270.9	6.7	99.7	77.9	0.58	0.37	
鳥取	米子	7.4	1,222.8	3,907.2	3,799.6	6.1	29.9	91.7	0.71	0.44	
広島	呉	18.1	1,670.1	2,512.8	2,795.6	5.7	19.1	107.1	0.96	0.56	
愛媛	新居浜	13.3	845.0	4,155.5	4,433.9	2.8	26.3	112.1	0.65	0.42	
	松山	7.6	1,292.6	3,700.5	3,702.0	5.3	15.7	101.7	0.61	0.49	
福岡	福岡	24.5	2,882.6	2,859.8	3,073.5	9.3	15.1	83.9	0.97	0.82	
	北九州	23.7	2,226.9	2,482.0	2,643.9	10.4	8.8	45.6	0.67	0.87	
長崎	佐世保	7.6	1,014.4	2,676.1	2,854.5	2.9	26.2	120.3	0.73	0.78	
	長崎	11.6	1,856.5	2,253.6	2,341.9	4.7	22.1	100.4	0.58	0.79	
宮崎	都城	2.9	389.2	3,931.3	4,028.8	7.4	6.2	38.3	0.22	0.31	
	宮崎	5.8	808.7	3,589.8	3,973.4	4.4	15.0	47.8	0.33	0.13	
合計		11.3	1,387.4	2,887.3	2,900.6	5.6	26.6	54.1	0.54	0.48	

人口密度が1平方キロメートル当たり5,000人以上の値を示す都市は、武蔵野、門真、東大阪、調布市の4都市で人口集中地区の面積率の高い都市と同じように大都市周辺部の都市である。

人口密度が1平方キロメートル当たり3,000人以上5,000人未満の値を示す都市は、船橋、浦和、茅ヶ崎、一宮市の都市で大都市圏の都市である。

人口密度が1平方キロメートル当たり2,000以上3,000人未満の値を示す都市は、福岡、仙台、春日井、北九州市の4都市である。

人口密度が1平方キロメートル当たり1,000人以上2,000人未満の値を示す都市は、長崎市ほか9都市である。さらに、1平方キロメートル当たり1,000人未満の値を示す都市は、金沢市ほか9都市である。

以上のように人口集中地区面積率および人口密度の高い値を示す都市は、大都市およびその周辺部の都市で人口の集中化が進行している都市である。

### 4-3 免許人口率

調査対象都市別に免許人口率は表4-1に示すとおりであり、長崎市の人口1万人当たり2,254人から一宮市の人口1万人当たり5,433人までの範囲にある。調査対象都市の平均値は人口1万人当たり2,887人で武蔵野、福岡市が近い値を示す都市である。

免許人口率が人口1万人当たり3,300人以上の値を示す都市は、一宮市ほか8都市である。また、人口1万人当たり2,500人以上3,300人未満の値を示す都市は、春日井市ほか16都市である。さらに、人口1万人当たり2,500人未満の値を示す都市は、門真市ほか5都市である。

### 4-4 車両保有率

調査対象都市別に車両保有台数（登録自動車台数）を人口で除した車両保有率は表4-1に示すとおりで、船橋市の人口1万人当たり1,724台から新居浜市の人口1万人当たり4,434台までの範囲にある。調査対象都市の平均値は、人口1万人当たり2,900台で、小田原、佐世保市が近い値を示す都市である。

保有率が人口1万人当たり3,300台以上の値を示す都市は、新居浜ほか9都市である。また、人口1万人当たり2,500台以上3,300台未満の値を示す都市は、仙台市ほか13都市である。さらに、人口1万人当たり2,500未満の値を示す都市は、門真市ほか6都市である。

以上のように、免許人口率および車両保有率は、ほぼ比例関係にある。しかし、一宮、船橋、武蔵野市の3都市は、免許人口率が車両保有率より高い値を示す都市である。また、市原市の場合は、免許人口率が車両保有率よりかなり低い値を示す都市である。

#### 4-5 道路延長率

調査対象都市別に道路延長を面積で除した面積1平方キロメートル当りの道路延長率は、表4-1に示すとおりで、苫小牧市の面積1平方キロメートル当り1.6キロメートルから一宮市の面積1平方キロメートル当り23.2キロメートルの範囲にある。道路延長率の平均値は、面積1平方キロメートル当り5.6キロメートルで、長岡、呉市が近い値を示す都市である。

道路延長率が面積1平方キロメートル当り10.0キロメートル以上の値を示す都市は、一宮、浦和、熊谷、茅ヶ崎、東大阪、武蔵野、北九州市の7都市で北九州市を除く6都市は三大都市圏の都市である。

面積1平方キロメートル当り5.0キロメートルから10.0キロメートル未満の範囲にある都市は、門真市ほか12都市で、さらに、面積1平方キロメートル当り5.0キロメートル未満にある都市は、長崎市ほか11都市である。

この道路延長率が面積1平方キロメートル当り5.0キロメートル未満の値を示す都市の中には、道県庁所在の長崎、宮崎、金沢、札幌市の4都市が含まれている。

以上、交通事故の発生にかかわる指標とみられる面積率から道路延長率までの5指標の順位と、これを総合した順位は表4-2に示すとおりで、これら指標の順位から大都市、および大都市周辺部の都市、さらに、中核都市の都市化を知ることができる。

#### 4-6 速度規制率

調査対象都市別に速度規制の実施延長を全域の道路延長で除し百分率で表わす規制率は表4-1に示すとおりで、市原市の3.8パーセントから調布市の100.0パーセントの範囲にある。この規制率の平均値は、26.5パーセントで、新居浜、茅ヶ崎市が近い値を示す都市である。

規制率が90.0パーセント以上の値を示す都市は、調布、宝塚、東大阪、春日井、武蔵野、門真市の6都市で三大都市圏内の都市である。規制率が70.0から80.0パーセントの値を示す都市は、一宮、小田原市の2都市であり、40.0から50.0パーセントの値を示す都市は札幌市、30.0から

表4-2 都市別一各種要因の順位

県名	都市名	人口集中地区率	人口密度	免許人口	保有台数	道路延長率	発生指標総合	速度規制率	駐規(停)車禁止率	信設置号密度	取締り率	抑止要因総合	総合順位
北海道	苫小牧	31	32	8	12	32	28	30	32	32	29	32	32
	札幌	21	20	23	22	30	29	9	29	23	26	25	29
青森	弘前	28	28	25	21	26	32	25	22	27	18	26	30
	八戸	19	21	16	19	24	24	22	18	29	13	23	23
宮城	石巻	20	25	30	16	25	29	17	14	26	28	24	28
	仙台	10	10	13	11	18	7	10	6	9	12	3	4
東京	調布	2	4	17	30	20	13	1	3	2	19	2	3
	武蔵野	1	1	14	31	6	2	5	1	1	7	1	1
埼玉	熊谷	18	16	11	6	3	3	27	5	14	16	18	9
	浦和	7	6	31	29	2	15	19	8	8	10	7	11
千葉	市原	30	29	29	9	13	26	32	31	22	30	31	31
	船橋	6	5	20	32	9	12	26	19	16	31	26	20
神奈川	小田原	13	17	18	17	22	20	8	17	18	5	10	15
	茅ヶ崎	5	7	18	26	4	5	13	2	5	27	9	7
新潟	長岡	29	27	5	8	17	19	29	30	30	9	28	24
	上越	27	30	9	10	28	25	21	26	28	6	22	25
石川	金沢	26	23	12	7	27	23	11	28	25	15	21	22
愛知	春日井	17	11	10	14	12	8	4	25	21	23	20	16
	一宮	12	8	1	13	1	1	7	21	10	22	17	2
大阪	門真	3	2	27	25	8	9	6	4	3	25	5	5
	東大阪	4	3	24	24	5	5	3	20	4	21	10	8
兵庫	宝塚	14	15	22	28	14	22	2	16	19	20	15	19
鳥取	米子	24	19	4	4	15	10	12	13	12	14	12	10
広島	呉	11	14	26	20	16	20	18	10	7	8	6	13
愛媛	新居浜	15	24	2	1	31	13	14	9	15	17	14	12
	松山	23	18	6	5	19	11	20	11	17	11	16	13
福岡	福岡	8	9	15	15	10	4	23	15	6	2	8	5
	北九州	9	12	28	23	7	16	28	24	13	1	19	17
長崎	佐世保	22	22	21	18	29	27	15	7	11	4	3	18
	長崎	16	13	32	27	31	31	16	12	20	3	12	21
宮崎	都城	32	31	3	2	11	16	31	27	31	24	30	27
	宮崎	25	26	7	3	23	18	24	23	24	32	29	26
合計													

40.0パーセントの値を示す都市は仙台、金沢市の2都市である。さらに、この値が10.0から30.0パーセントの値を示す都市は米子ほか14都市で、10.0パーセント未満の値を示す都市は熊谷ほか5都市である。

#### 4-7 駐（停）車禁止規制率

調査対象都市別に駐（停）車禁止規制の実施延長を全域の車道幅員が4.5メートル以上の道路延長で除し百分率で表わす規制率は表4-1に示すとおりで、苫小牧市の75パーセントから武蔵野市の100.0パーセントの範囲にある。この規制率の調査対象都市の平均値は54.1パーセントで一宮、弘前市が近い値を示す都市である。

規制率が100.0パーセントの値を示す都市は武蔵野市ほか11都市である。このように大半の都市が車道幅員4.5m以上の道路について、駐（停）車禁止の規制を実施していることが知られる。

さらに、規制率が50から100パーセント未満の値を示す都市は、米子市ほか9都市であり、50パーセント未満の値を示す都市は、宮崎ほか9都市である。規制率が50パーセント未満の都市のなかには、宮崎、金沢、札幌市など道県庁所在の都市が含まれている。

以上から三大都市圏の都市においては、速度規制の規制率が非常に高いことが知られる。

#### 4-8 信号機設置密度

調査対象都市別に信号機の設置数を全域の車道幅員5.5メートル以上の道路延長で除した道路延長1キロメートル当りの信号機設置数で表わす信号機設置密度は表4-1に示すとおりで、苫小牧市の道路延長1キロメートル当り0.1基から武蔵野市の道路延長1キロメートル当り3基の範囲にある。この信号機設置密度の調査対象都市の平均値は、道路延長1キロメートル当り0.5基で、長崎、春日井市が近い値を示す都市である。

信号機設置密度が道路延長1キロメートル当り1基以上の値を示す都市は、武蔵野市ほか6都市である。また、信号機設置密度が道路延長1キロメートル当り0.5から1基未満の値を示す都市は浦和市ほか12都市であり、さらに、道路延長1キロメートル当り0.5未満の値を示す都市は春日井市ほか11都市である。このなかには、札幌、宮崎、金沢市など道県庁所在の都市が含まれている。

## 4-9 取締り率

調査対象都市別に動的違反と駐（停）車違反の取締り件数を自動車保有台数で除した自動車1台当りの取締り件数で表わす取締り率は表4-1に示すとおりで、宮崎市の自動車1台当たり0.12件から北九州市の自動車1台当たり0.87件の範囲にある。この取締り率の平均値は、自動車1台当たり0.48件で仙台市がこの値と同じ値の都市である。

取締り率が自動車1台当たり0.5件以上の値を示す都市は、北九州、福岡、長崎、佐世保、小田原、上越、武蔵野、呉、長岡、浦和市の10都市である。

また、取締り率が自動車1台当たり0.30件から0.50件未満の値を示す都市は、松山市ほか15都市であり、さらに、自動車1台当たり0.30未満の値を示す都市は、茅ヶ崎市ほか5都市である。

以上、交通事故の抑止要因とみられる速度規制率から取締り率までの4要因の順位と、これを総合した順位は、表4-2に示すとおりで、上位には大都市、およびその周辺部都市であることが知られる。

前記の5指標と4要因の順位を総合した順位は、表4-2に示すとおりで、上位にある都市は、三大都市圏の都市であることが知られる。

## 4-10 都市特性図

前述の5指標と4要因を用いて、別図C-1に示すような円座標に9軸をとり、交通事故の発生にかかわる5指標を1軸から順次5軸までにとり、さらに、交通事故の抑止要因を6軸から順次9軸までにとって、都市ごとに、それぞれの指標と要因の値を結んでできるパターンと、調査対象都市のそれぞれの指標と要因の平均値を結んでできるパターンを比較して、パターンの特徴やパターンの類似した都市を分類すると次のとおりである。

ア 調査対象都市の平均パターンより小さいパターンを示す都市は、別図C-1からC-9に示すような都市で、八戸、苫小牧、札幌、弘前、石巻、市原、長岡、上越、宮崎市の9都市である。これらの都市は、前述の総合順位が低い都市がほとんどである。

イ 調査対象都市の平均パターンに近いが、このパターンより大きいパターンを示す都市は、別図C-10からC-17に示すような都市で、仙台、金沢、米子、呉、新居浜、松山、佐世保、長崎市の8都市で前述の総合順位が中位の都市である。

ウ 調査対象都市の平均パターンとは異なるが、特定の要因が大きい値を示す都市は、別図C-18

からC-27に示すような都市で、次のような都市である。

- (ア) 人口密度が大きい値を示す船橋市
- (イ) 車両保有率が大きい値を示す熊谷、都城市
- (ウ) 道路延長率が大きい値を示す浦和市
- (エ) 速度規制率が大きい値を示す春日井、宝塚市
- (オ) 駐（停）車禁止規制率が大きい値を示す茅ヶ崎市
- (カ) 取締り率が大きい値を示す小田原、福岡、北九州市

エ 都市の平均パターンとは異なるが、特に大きいパターンを示す都市は、別図C-28からC-32に示すような都市で、調布、武蔵野、一宮、門真、東大阪市の5都市であり、前述の総合順位の上位を占める都市で三大都市圏の都市である。



## 5 調査対象都市の交通事故発生状況

調査対象都市を「全域」、「人口集中地区」、「その他地区」に分け、これらの地区別に、交通事故発生件数、交通事故による死傷者数、事故類型別路線別車道幅員別、道路形状別第1当事者違反別、地域別昼夜別第1当事者別第1当事者行動類型別等の事故発生状況を相互に比較しながら、概括的に分析した結果は次のとおりである。

なお、都市別の事故発生状況を別表D-1からD-9に示す。

### 5-1 交通事故発生件数

調査対象都市全域の交通事故総件数は、45,912件で、これを人身損傷程度別に分けると、死亡事故は全体の1.2%（557件）、重傷Ⅰは2.4%（1,069件）、重傷Ⅱ5.3%（2,417件）、軽傷は91.1%（41,859件）という構成率になっている。

これを「人口集中地区」と「その他地区」に分けて比較してみると、「人口集中地区」は、事故の発生総件数（28,127件）は「その他地区」（17,785件）よりも多いが、死亡、重傷などの重大事故の構成率は「その他地区」よりも低い。

すなわち、死亡、重傷Ⅰ、重傷Ⅱのいずれを見ても、その構成率は「人口集中地区」（死亡0.9%、重傷Ⅰ2.0%、重傷Ⅱ4.6%）よりも「その他地区」（死亡1.7%、重傷Ⅰ3.0%、重傷Ⅱ6.4%）が高く、これらを合せたいわゆる「重大事故」の構成率は、

人口集中地区	75%
その他地区	11.1%

となっている。

いいかえれば、「その他地区」は、全事故発生件数は「人口集中地区」より少なく、その63%であるが、反面「人口集中地区」と比較して重大事故は多発傾向にある。特に死亡事故は、件数そのものも「人口集中地区」より多く、（「その他地区」308件「人口集中地区」249件）、その構成率は2倍近いという大きな特徴が見られる。

表5-1 交通事故発生件数

区 分		件 数	構 成 率
人口集中地区	死 亡	2 4 9	0.9
	重 傷 I	5 5 0	2.0
	” II	1,2 8 7	4.6
	軽 傷	2 6,0 4 1	9 2.5
	小 計	2 8,1 2 7	1 0 0.0
その他地区	死 亡	3 0 8	1.7
	重 傷 I	5 2 9	3.0
	” II	1,1 3 0	6.4
	軽 傷	1 5,8 1 8	8 8.9
	小 計	1 7,7 8 5	1 0 0.0
計	死 亡	5 5 7	1.2
	重 傷 I	1,0 7 9	2.4
	” II	2,4 1 7	5.3
	軽 傷	4 1,8 5 9	9 1.1
	合 計	4 5,9 1 2	1 0 0.0

(注) 死亡 : 事故の発生後24時間以内に死亡

重傷I : 事故によって負傷し、3カ月以上の治療を要するもの

重傷II : 事故によって負傷し、1カ月以上の治療を要するもの

## 5-2 交通事故による死傷者数

調査対象都市全域の交通事故による死傷者総数は60,336人で、そのうち死亡者は1.0% (579人)、重傷者はI、II合わせて6.3% (3,825人)、軽傷者が92.7% (55,932人)の割合になっている。

「人口集中地区」と「その他地区」を比較してみると、事故件数と同様に、交通事故による総死傷者数は「人口集中地区」が多いが(「人口集中地区」36,073人、「その他地区」24,263人)、重傷以上の死傷者の構成率は、

人口集中地区 6.1%

その他地区 9.0%

で、「その他地区」の方が高い。特に死亡者は、実数でも「その他地区」の方が多く、その構成率

は、

人口集中地区 0.7% (255人)

その他地区 1.3% (324人)

で「人口集中地区」の2倍近い値を示している。

次に、事故1件あたりの死傷者数を見ると、

	人口集中地区	その他地区
死亡	1,024人	1,052人
重傷Ⅰ	1,044人	1,110人
重傷Ⅱ	1,062人	1,148人
軽傷	1,301人	1,394人
全事故	1,283人	1,364人

となり、死亡、重傷、軽傷いずれも「その他地区」は「人口集中地区」よりも、その度合いが重いことを示している。

表5-2 交通事故による死傷者数

区 分		人 数	構 成 率
人口集中地区	死 亡	255	0.7
	重 傷Ⅰ	574	1.6
	〃Ⅱ	1,367	3.8
	軽 傷	3,387	93.9
	小 計	3,607	100.0
その他地区	死 亡	324	1.3
	重 傷Ⅰ	587	2.4
	〃Ⅱ	1,297	5.3
	軽 傷	2,205	91.0
	小 計	2,426	100.0
計	死 亡	579	1.0
	重 傷Ⅰ	1,161	1.9
	〃Ⅱ	2,664	4.4
	軽 傷	5,593	92.7
	合 計	6,033	100.0

### 5-3 事故類型別事故発生状況

調査対象都市全域の事故類型別では、「車両相互」が全体の69.8% (32,043件) で最も多く、「人対車両」が24.9% (11,436件) でこれに次ぎ、以下「車両単独」が5.2% (2,371件)、「踏切」が0.1% (62件) の割合になっている。

「人口集中地区」においては、「人対車両」の構成率(27.7%)の高いことが目立ち(「その他地区」は20.6%)、反面「車両相互」の比重が低下し、構成率もわずかではあるが「その他地区」を下まわっている(「集中地区」68.2%、「その他地区」72.2%)。さらに、「車両単独」(「集中地区」4.0%、「その他地区」7.0%)と「踏切」(「集中地区」0.1%、「その他地区」0.2%)の構成率が「その他地区」よりもきわだって低い。つまり、「その他地区」においては「人対車両」以外は、いずれも「人口集中地区」よりも多発傾向があり、特に、絶対数こそ小さいが、「車両単独」と「踏切」事故においてこの傾向が顕著で、発生件数そのものも「人口集中地区」を上まわっており、「踏切」事故の構成率は約2倍であるなど、明らかな特徴が見られる。

表5-3 事故類型別発生状況

区 分		件 数	構 成 率
人口集中地区	人対車両	7,780	27.7
	車両相互	19,197	68.2
	車両単独	1,124	4.0
	踏切	26	0.1
	小計	28,127	100.0
その他地区	人対車両	3,656	20.6
	車両相互	12,846	72.2
	車両単独	1,247	7.0
	踏切	36	0.2
	小計	17,785	100.0
計	人対車両	11,436	24.9
	車両相互	32,043	69.8
	車両単独	2,371	5.2
	踏切	62	0.1
	合計	45,912	100.0

## 5-4 路線別及び車道幅員別事故発生状況

### (1) 路線別事故発生状況

全域の路線別では、「市町村道」での事故発生件数が全体の50% (22,967件) を占めて最も多く、次いで「一般国道」の26.7% (12,249件)、「都道府県道」の12.3% (5,647件)「主要地方道」の10.0% (4,603件)の順となっている。残余の10%が、「その他」(0.7% 338件)と「高速自動車国道」及び「自動車専用道路」で発生している。

「人口集中地区」と「その他地区」を比較してみると、両地区とも、路線種別ごとの事故発生の構成率は、「市町村道」、「国道」、「都道府県道」、「主要地方道」、「その他」、「自動車専用道路」の順に多く、都市全域と同様のパターンであるが、「人口集中地区」では、「市町村道」での構成率が全体の54.2%という高率で、「その他地区」(43.5%)との間に顕著な差が見られるが、半面、「市町村道」を除く他の路線では、すべて「その他地区」の構成率が「人口集中地区」のそれを若干ずつ上まわっているのが特徴である。

表5-4-1 路線別事故発生状況

区 分		件 数	構 成 率	
人口集中地区	国道	一 般	7,096	25.2
		高速自動車	13	0.04
	主要地方道	2,451	8.7	
	都道府県道	3,166	11.3	
	市町村道	15,234	54.2	
	自動車専用道路	7	0.02	
	そ の 他	160	0.6	
計		28,127	100.0	
そ の 他	国道	一 般	5,153	29.0
		高速自動車	70	0.4
	主要地方道	2,152	12.1	
	都道府県道	2,481	13.9	
	市町村道	7,733	43.5	
	自動車専用道路	18	0.1	
	そ の 他	178	1.0	
計		17,785	100.0	

区 分		件 数	構 成 率	
計	国 道	一 般	1 2, 2 4 9	2 6.7
		高速自動車	8 3	0.2
	主 要 地 方 道	4, 6 0 3	1 0.0	
	都 道 府 県 道	5, 6 4 7	1 2.3	
	市 町 村 道	2 2, 9 6 7	5 0.0	
	自動車専用道路	2 5	0.1	
	そ の 他	3 3 8	0.7	
合 計		4 5, 9 1 2	1 0 0.0	

## (2) 車道幅員別事故発生状況

全域の車道幅員別では、「5.5m以上」道路での発生が全事故の59.7% (27,422件) を占めて最も多く、「13m以上 (16.3%、7,473件) と「5.5m未満」 (15.7%、7,205件) がほぼ同率でこれに次ぎ、「18m以上」は7.7% (3,528件) と少なく、残余は「その他」の0.6% (284件) となっている。

「人口集中地区」と「その他地区」の比較では、両地区とも「5.5m以上」での事故発生が最も多いことは共通しているが、それぞれの地区内に占めるその構成率には差があり、「人口集中地区」 (56.4%) が「その他地区」 (65.2%) より低い。

「人口集中地区」では、「5.5m以上」に次いで「13m以上」の構成率 (19.9%) が高いが、「その他地区」では、「5.5m以上」に次いで「5.5m未満」の構成率 (19.0%) が高い。

「その他地区」における「13m以上」の構成率 (10.5%) は、「5.5m未満」の構成率よりも著しく低く、「人口集中地区」の構成率の52.8%に過ぎない。

「18m以上」では、「人口集中地区」の構成率 (9.6%) は「その他地区」の構成率 (4.6%) の2倍を越えている。

つまり、「人口集中地区」では、広幅員道路での事故発生の比重が高く、幅員の狭い道路での比重が相対的に低いのに対し、「その他地区」では、これとまったく反対のパターンを見せているのが特徴である。

なお、「その他」での事故発生は極めてわずかであり、両地区間のその構成率 (「人口集中地

区」0.5%「その他地区」0.7%)は近似している。

表5-4-2 車道幅員別事故発生状況

区 分		件 数	構 成 率
人口集中地区	5.5 m 未 満	3,825	13.6
	〃 以 上	15,851	56.4
	1.3 m 〃	5,597	19.9
	1.8 m 〃	2,702	9.6
	そ の 他	152	0.5
	計	28,127	100.0
そ の 他	5.5 m 未 満	3,380	19.0
	〃 以 上	11,571	65.2
	1.3 m 〃	1,876	10.5
	1.8 m 〃	826	4.6
	そ の 他	132	0.7
	計	17,785	100.0
計	5.5 m 未 満	7,205	15.7
	〃 以 上	27,422	59.7
	1.3 m 〃	7,473	16.3
	1.8 m 〃	3,528	7.7
	そ の 他	284	0.6
	合 計	45,912	100.0

### 5-5 道路形状別事故発生状況

全域の道路形状別では、「交差点」での事故発生率が全体の44.8%で最も高く、次いで「その他(主として単路)」が35.8%、「交差点付近」が19.4%の順になっている。

「人口集中地区」と「その他地区」を比較すると、「人口集中地区」では「交差点」での構成率が高く(47.7%)、全事故の半数近くを占め、「交差点付近」の2倍以上の構成率になっており、次いで「その他」(29.6%)、「交差点付近」(22.7%)の順となっている。

これに対し、「その他地区」では、「その他」での事故が「交差点」での事故を上まわって最も多く、全体の45.3%を占めているのが大きな特色である。

「その他地区」における「交差点」事故は、構成率が40.4%で、「交差点付近」事故の構成率（14.3%）の2.8倍の高率ではあるが、「人口集中地区」における「交差点」事故と比べれば、その構成率は格段に低い。

「交差点付近」の事故は、「交差点」事故と同じく、「人口集中地区」の方が「その他地区」よりも構成率が著るしく高いことは上記のとおりである。

要約すれば、「交差点」と「交差点付近」では、「人口集中地区」に多発傾向があり、「その他（単路）」では、「その他地区」に顕著な多発傾向があることを示している。

なお、「交差点」事故については、これを大、中、小の規模別に分類してみた場合、「人口集中地区」と「その他地区」との間の発生率には異なる特徴が見られる。すなわち、「人口集中地区」は、「大交差点」において特に「その他地区」に対する構成率の開きが大きく（「人口集中地区」11.3%「その他地区」4.8%で、約2.4倍）、また、「中交差点」においても、「大交差点」ほどではないが、「その他地区」に対してなお構成率が高い（「人口集中地区」24.1%、「その他地区」24.0%）が、「小交差点」では、逆に「その他地区」の構成率が「人口集中地区」のそれを上まわる（「人口集中地区」12.3%、「その他地区」15.2%）という特異な発生実態が見られる。

（図5-1参照）

表5-5 道路形状別事故発生状況

区 分		件 数	構 成 率	
人口集中地区	交 差 点	大	3,181	11.3
		中	6,768	24.1
		小	3,459	12.3
		小 計	13,408	47.7
	交 差 点 付 近	6,381	22.7	
	そ の 他	8,338	29.6	
計		28,127	100.0	
その他地区	交 差 点	大	848	4.8
		中	3,634	20.4
		小	2,695	15.2
		小 計	7,177	40.4
	交 差 点 付 近	2,543	14.3	
	そ の 他	8,065	45.3	
計		17,785	100.0	



区 分		件 数	構 成 率	
計	交 差 点	大	4,029	8.8
		中	10,402	22.6
		小	6,154	13.4
	小 計	20,585	44.8	
	交 差 点 付 近	8,924	19.4	
	そ の 他	16,403	35.8	
合 計		45,912	100.0	

## 5-6 第1当事者違反別事故発生状況

全域の第1当事者違反別では、「車両その他違反」除いてみると、わき見運転が26.8%（12,301件）と最も高く、次いでその他安全運転違反が19.5%（8,940件）と高くなっている。最低は追越しの1.4%（638件）である。また酒酔い運転は3.2%（1,491件）である。

これを人口集中地区とその他地区についてみると、いずれも全域でみた場合とほぼ同様の傾向を示し、わき見運転が最も高く、次いでその他安全運転違反が高くなっている。

また、歩行者、自転車の違反による事故は、全域でみた場合と、人口集中地区とその他地区でみた場合と同様の構成率となっている。

違反別の構成率について詳細にみると、人口集中地区がその他地区に比べ高い違反は、信号無視、右左折、歩行者保護一時停止違反である。また追越違反については、その他地区が2.3%、人口集中地区が0.8%であり、その他地区が人口集中地区の約3倍と高い率となっている。歩行者保護違反では、人口集中地区が6.0%、その他地区が2.9%であり、人口集中地区がその他地区の約2倍と高い率となっているのが特徴である。

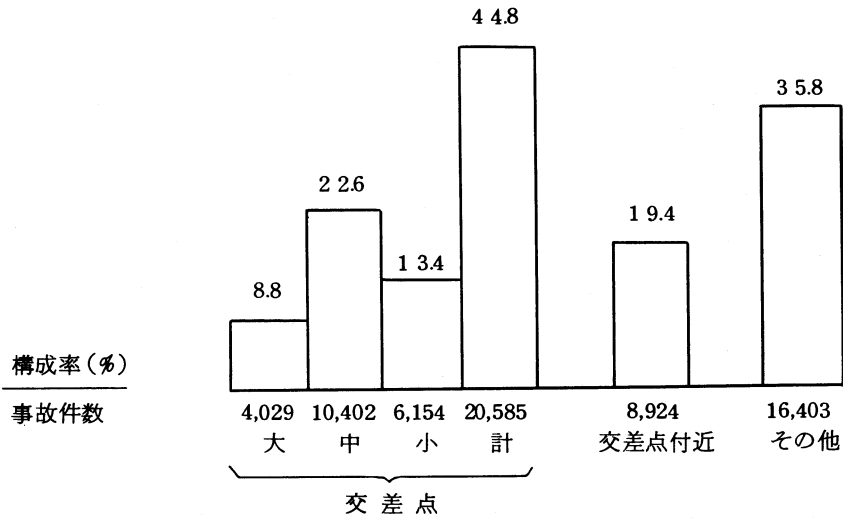
## 5-7 地域別交通事故発生状況

全域の地域別では、建物連立地域において83.1%（20,144件）と高い率の発生をみており、建物散在地域では11.9%（5,473件）と低くなっている。これを建物連立地域の中でみると、住宅地域が52.8%（20,144件）と半数以上を占め最も高く、次いで商業地域が28.9%（13,251件）と高くなっている。

人口集中地区とその他地区についてみると、人口集中地区においては、建物連立地域が99.2

図5-1 対象都市の道路形状別事故発生状況

全 域



人口集中地区とその他地区

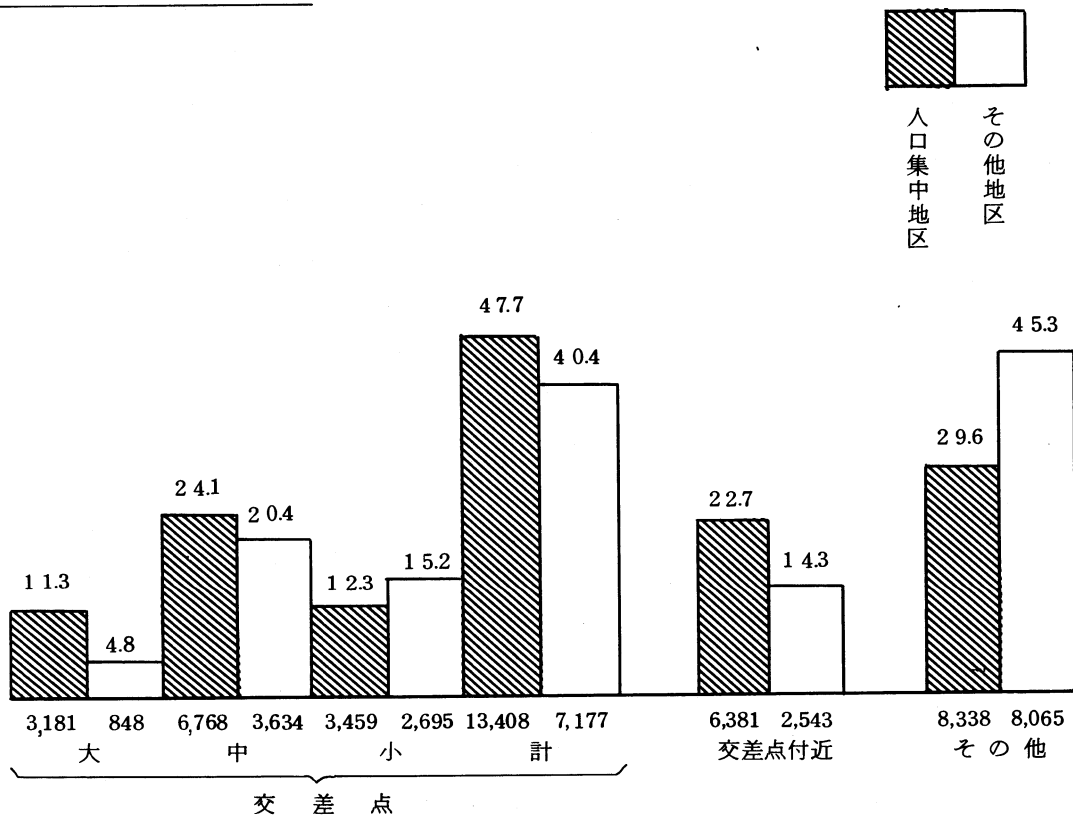


表 5-6 第 1 当事者違反別事故発生状況

違反の種類	人口集中地区		その他地区		全 域 (計)	
	件 数	構成率	件 数	構成率	件 数	構成率
信 号 無 視	9 2 8	3.3	4 0 5	2.3	1,3 3 3	2.9
車間距離不保持	6 7 9	2.4	4 8 7	2.7	1,1 6 6	2.5
追 越 し	2 3 4	0.8	4 0 4	2.3	6 3 8	1.4
右 左 折	1,4 2 8	5.1	7 9 5	4.5	2,2 2 3	4.8
歩 行 者 保 護	1,6 8 4	6.0	5 0 8	2.9	2,1 9 2	4.8
一時停止違反	1,1 0 6	3.9	5 4 1	3.0	1,6 4 7	3.6
酒 酔 い	8 6 0	3.1	6 3 1	3.5	1,4 9 1	3.2
わ き 見 運 転	7,4 8 6	2 6.6	4,8 1 5	2 7.1	1 2,3 0 1	2 6.8
その他安全運転	5,4 3 7	1 9.3	3,5 0 3	1 9.7	8,9 4 0	1 9.5
車 両 そ の 他	7,5 8 7	2 7.0	5,2 3 5	2 9.4	1 2,8 2 2	2 8.0
歩 行 者 計	6 9 8	2.5	4 6 1	2.6	1,1 5 9	2.5
合 計	2 8,1 2 7	1 0 0.0	1 7,7 8 5	1 0 0.0	4 5,9 1 2	1 0 0.0

% (27,922件) とほとんどこの地域で発生している。建物連立地域を更に詳細にみると、住宅地域が 48.1% (13,435件)、商業地域が 40.0% (11,201件) でこの両地域で 88.1% と建物連立地域の大部分を占めている。

その他地区では、建物連立地域が 57.6% (10,238件) で、建物散在地域が 29.7% (5,288件) となり、人口集中地区に比べ建物連立地域の構成率が低くなり、建物散在地域の構成率が極端に高くなっている。またその他地区内の建物連立地域についてみると、住宅地地域が 65.5% (6,709件) と高い率を占め、次いで商業地域が 20.0% (2,050件) と高くなっており、人口集中地区での発生が高くなっているのが特徴である。

### 5-8 昼夜別事故発生状況

全域の昼夜別では、昼が 71.8% (32,949件)、夜が 28.2% (12,963件) と 7 対 3 の割合で発生している。

これを人口集中地区とその他地区についてみると、全域でみた場合とほぼ同様の傾向にあるが、その他地区での夜間の比率が若干低くなっている。

表5-7 地域別事故発生状況

地 域		人口集中地区		その他地区		全 域 (計)	
		件 数	構成率	件 数	構成率	件 数	構成率
建 物 連 立	事務所地域	2,612	9.3	450	2.5	3,062	6.7
	商業地域	11,201	39.8	2,050	11.5	13,251	28.9
	工場地域	674	2.4	1,029	5.8	1,703	3.7
	住宅地域	13,435	47.7	6,709	37.8	20,144	43.8
	小 計	27,922	99.2	10,238	57.6	38,160	83.1
建 物 散 在		185	0.7	5,288	29.7	5,473	11.9
建 物 な し		20	0.1	2,259	12.7	2,279	5.0
合 計		28,127	100.0	17,785	100.0	45,912	100.0

表5-8 昼夜別事故発生状況

区 分		件 数	構 成 率
人口集中地区	昼	20,027	71.2
	夜	8,100	28.8
	計	28,127	100.0
その他	昼	12,922	72.7
	夜	4,863	27.3
	計	17,785	100.0
計	昼	32,949	71.8
	夜	12,963	28.2
	合 計	45,912	100.0

### 5-9 第1当事者別発生状況

全域の第1当事者別では、普通乗用車が51.1% (23,458件) と最も高く、次いで普通貨物自動車が29.7% (10,209件) と高くなっており、この両当事者で73.3%と高い率になっている。

これを人口集中地区とその他地区についてみると、いずれの地区においても普通乗用車と普通貨物車の構成率が高く、全域でみた場合とほぼ同様の傾向にあり、また他の当事者についても同様である。

当事者について更に詳細にみると、乗用車は人口集中地区において構成率が高く、貨物車及び二輪車はその他地区において構成率が高くなっている。また大型貨物自動車は、人口集中地区における構成率が1.8%で、その他地区が3.4%であり、その他地区における構成率が人口集中地区の約2倍の高い構成率をみている。

表5-9 第1当事者別事故発生状況

第1当事者		人口集中地区		その他地区		全 域 (計)	
		件 数	構成率	件 数	構成率	件 数	構成率
乗 用 車	バ ス	578	2.1	248	1.4	826	1.8
	普 通	14,685	52.2	8,773	49.3	23,458	51.1
	軽	1,395	5.0	922	5.2	2,317	5.0
	小 計	16,658	59.2	9,943	55.9	26,601	57.9
貨 物 車	大 型	519	1.8	604	3.4	1,123	2.4
	普 通	6,205	22.1	4,004	22.5	10,209	22.2
	軽	1,404	5.0	887	5.0	2,291	5.0
	小 計	8,128	28.9	5,495	30.9	13,623	29.7
二 輪	自二・軽二	397	1.4	303	1.7	700	1.5
	原 付	1,391	4.9	1,010	5.7	2,401	5.3
	小 計	1,788	6.3	1,313	7.4	3,101	6.8
特 殊	30	0.1	23	0.1	53	0.1	
自 転 車	609	2.2	435	2.4	1,044	2.3	
歩 行 者	694	2.5	459	2.6	1,153	2.5	
そ の 他	220	0.8	117	0.7	337	0.7	
合 計		28,127	100.0	17,785	100.0	45,912	100.0

### 5-10 第1当事者行動類型別事故発生状況

全域の第1当事者行動類型別では、直進が64.8% (29,776件) であり、この中で加速・減速以外のその他の直進が55.2% (25,389件) と高い率を占め、次いで右折が12.9% (5,922件) と高くなっており、最低は駐車 (運転者左) が0.1% (26件) となっている。

これを人口集中地区とその他地区についてみると、全域でみた場合とほぼ同様の構成率となってお

り、人口集中地区では直進が62.8% (17,655件) と最高であり、次いで右折が14.0% (3,934件) と高くなっている。またその他地区についても直進が68.1% (12,111件) と最高であり、次いで右折11.2% (1,988件) と高くなっている。

構成率をみると、追越しと直進（加速・減速を除くその他の直進）以外の行動類型が人口集中地区において高くなっている。

追越については、その他地区が2.9% (524件)、人口集中地区が1.2% (332件) であり、その他地区が事故発生件数も多く、構成率も高くなっており、特に構成率についてはその他地区が人口集中地区の約2.5倍と高い率になっているのが特徴である。

表5-10 第1当事者行動類型別事故発生状況

行動類型	人口集中地区		その他地区		全 域 (計)		
	件 数	構成率	件 数	構成率	件 数	構成率	
発進・後退	1,666	5.9	725	4.1	2,391	5.2	
車線変更	370	1.3	216	1.2	586	1.3	
追 越 し	332	1.2	524	2.9	856	1.9	
左 折	1,707	6.1	879	4.9	2,586	5.6	
右 折	3,934	14.0	1,988	11.2	5,922	12.9	
転回・横断	459	1.6	199	1.1	658	1.4	
急停止・停止	780	2.8	356	2.0	1,136	2.5	
駐車(運転者在)	20	0.1	6	0.1	26	0.1	
直進	加速・減速	2,743	9.8	1,644	9.2	4,387	9.6
	その他直進	14,922	53.0	10,467	58.9	25,389	55.2
そ の 他	1,193	4.2	781	4.4	1,975	4.3	
合 計	28,127	100.0	17,785	100.0	45,912	100.0	

## 6 都市別の事故率

本節では、事故率について人口当り、自動車保有台数当り、面積当り、道路延長当りのものを算出し、さらに、それぞれについて、次の区分による事故率を算出した。

ア 事故損傷区分（全事故と死亡事故）

イ 事故類型

ウ 昼夜

エ 道路形状

オ 幅員

カ 自転車事故

その結果は、別表E-1からE-21に示すとおりである。

### 6-1 人口当りの事故率

#### (1) 事故損傷区分別事故率（全事故と死亡事故）

32都市の人口1万人当りの平均発生事故件数は約50.7件であり、平均死亡事故件数は約0.6件となっている。（別表E-1参照）

なお、全事故率では10都市が、また死亡事故率では18都市が平均を上廻っている。

下表は、都市全域での人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を全事故、死亡事故について挙げたものである。

（事故率の単位…件/万人）

事故 損傷区分	分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
全事故	都市名	武蔵野	石巻	調布	福岡	金沢	米子
	事故率	23.876	28.402	29.463	85.565	84.510	68.563
死亡事故	都市名	武蔵野	宝塚	門真	熊谷	市原	上越
	事故率	0.073	0.157	0.284	1.655	1.474	1.412

次に、人口集中地区についてみるに、全事故では、事故率の最も高い都市は金沢（81.9件/万人）で、最も低い都市は宝塚（7.5件/万人）、平均的な都市は北九州（41.2件/万人）となっている。また、死亡事故では、事故率の最も高い都市は上越（0.9件/万人）で、最も低い都

市は発生件数が0である小田原、宝塚、平均的な都市は浦和（0.4件/万人）である。

(2) 事故類型別事故率

人口当りの事故率を事故類型別にみると、人対車両事故は12.6件/万人、車両相互事故は35.4件/万人、車両単独事故は2.6件/万人、踏切事故は0.1件/万人となっている。

(別表E-2参照)

次表は、都市全域での人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を事故類型別に挙げたものである。

(事故率の単位…件/万人)

事故類型	項目分類	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
人対車両事故	都市名	武蔵野	石巻	茅ヶ崎	福岡	金沢	長崎
	事故率	6.060	6.280	7.020	19.841	17.295	15.625
車両相互事故	都市名	武蔵野	石巻	調布	金沢	福岡	米子
	事故率	17.231	20.435	21.081	62.870	61.387	53.623
車単独事故	都市名	茅ヶ崎	武蔵野	門真	呉	佐世保	金沢
	事故率	0.540	0.584	0.922	4.975	4.760	4.289

次に、人口集中地区についてみるに、人対車両事故、車両相互事故とも、事故率の最も高い都市は金沢でそれぞれ19.3、50.5件/万人、事故率の最も低い都市は宝塚で2.7、4.3件/万人となっている。平均的な都市としては、それぞれ苫小牧（11.6件/万人）、新居浜（28.5件/万人）を挙げることができる。車単独事故では、事故率の最も高い都市は佐世保（4.2件/万人）で、最も低い都市は茅ヶ崎（0.2件/万人）、平均的都市は苫小牧（1.7件/万人）となっている。踏切事故では、弘前が最も高く（0.12件/万人）、船橋が平均的（0.04件/万人）な事故率を有している。

(3) 昼夜別事故率

人口当りの事故率を昼夜別にみると、昼間事故は36.4件/万人、夜間事故は14.3件/万人となっている。（別表E-3参照）

下表は、都市全域の人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を昼夜別に挙げたものである。



(事故率の単位…件/万人)

分類 項目 昼 夜		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	武蔵野	石巻	調布	金沢	福岡
昼	都市名	武蔵野	石巻	調布	金沢	福岡	米子
	事故率	16.866	18.560	21.779	62.815	61.493	54.903
夜	都市名	茅ヶ崎	武蔵野	調布	福岡	金沢	松山
	事故率	6.712	7.009	7.683	24.072	21.695	17.281

次に、人口集中地区についてみるに、昼間事故、夜間事故とも事故率の最も高い都市は金沢（昼間事故……61.2件/万人、夜間事故……20.7件/万人）で、最も低い都市は宝塚（昼間事故……6.1件/万人、夜間事故……1.3件/万人）となっている。

平均的な都市としては、昼間事故では長崎（29.5件/万人）、夜間事故では呉（12.0件/万人）を挙げることができる。

#### (4) 道路形状別事故率

人口当りの事故率を道路形状別にみると、交差点内事故は22.7件/万人、交差点付近事故は9.9件/万人、その他事故は18.1件/万人となっている。（別表E-4参照）

下表は、都市全域での人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を道路形状別に挙げたものである。

(事故率の単位……件/万人)

分類 項目 道路形状		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	佐世保	石巻	茅ヶ崎	金沢	福岡
交差点内 事故	都市名	佐世保	石巻	茅ヶ崎	金沢	福岡	新居浜
	事故率	11.134	12.467	13.269	41.397	40.714	33.482
交差点 付近事故	都市名	春日井	一宮	市原	福岡	金沢	札幌
	事故率	2.595	3.512	3.653	20.462	14.749	13.177
その他 事故	都市名	武蔵野	調布	札幌	米子	金沢	新居浜
	事故率	4.819	8.001	10.474	29.882	28.364	26.725

次に、人口集中地区についてみるに、各道路形状とも事故率の最も低い都市は宝塚（交差点内事故……3.8件/万人）、交差点付近事故……1.0件/万人、その他事故……2.6件/万人）同様に平均的な都市は北九州（19.9件/万人、9.3件/万人、12.0件/万人）となっている。

また事故率の最も高い都市は交差点内、およびその他地区では金沢（41.7件/万人）であり、交差点付近事故率では福岡（18.5件/万人）となっている。

(5) 道路幅員別事故率

人口当りの事故率を道路幅員別にみると、5.5m未満の道路での事故は8.0件/万人、5.5～13.0m未満の道路での事故は30.3件/万人、13.0m以上の道路での事故は12.1件/万人となっている。（別表E-5参照）

下表は、都市全域での人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を、道路幅員別に挙げたものである。

（事故率の単位……件/万人）

道路幅員 項目	分類	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	札幌	苫小牧	八戸	新居浜	松山
5.5m未満	都市名	札幌	苫小牧	八戸	新居浜	松山	熊谷
	事故率	2.287	3.347	4.023	16.475	13.998	13.820
5.5～ 13.0m	都市名	調布	武蔵野	札幌	金沢	米子	福岡
	事故率	15.430	16.428	18.641	61.985	47.298	46.644
13.0m 以上	都市名	武蔵野	宝塚	船橋	苫小牧	福岡	札幌
	事故率	0.584	1.022	1.198	26.188	24.822	17.909

次に、人口集中地区についてみるに、5.5m未満の道路では、事故率が最も高い都市は金沢（13.7件/万人）で、最も低い都市は札幌（2.1件/万人）、平均的な都市は船橋（5.6件/万人）、となっている。また、5.5～13.0m未満の道路の事故では、事故率が最も高い都市はやはり金沢（58.3件/万人）で、最も低い都市は宝塚（3.8件/万人）、平均的な都市は都城（23.3件/万人）である。さらに、13.0m以上の道路での事故では、事故率が最も高い都市は福岡（25.3件/万人）で、最も低い都市は茅ヶ崎（0.2件/万人）、平均的な都市は呉（11.4件/万人）となっている。

(6) 自転車事故率

人口当りの自転車事故は、人口1万人当り平均78件の発生率となっている。（別表E-6参照）

下表は、都市全域での人口当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を挙げたものである。

(事故率の単位……件/万人)

分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
	都市名	長崎	佐世保	札幌	一宮	新居浜
事故率	1.377	2.057	3.168	15.916	14.881	13.658

次に、人口集中地区における自転車事故率は、1万人当たり6.4件、その他地区では、1万人当たり11.8件であり、人口当たりの事故率でみるとその他地区での発生率は、人口集中地区の約1.8倍となっている。

人口集中地区について、事故率が最も高い都市は金沢(13.9件/万人)で、最も低い都市は長崎(1.1件/万人)、平均的都市は春日井(6.5件/万人)となっている。

## 6-2 自動車保有台数当りの事故率

調査対象都市32都市の保有台数当りの事故率の算出に関しては、都市全域の事故率だけで吟味した。以下、その結果について示す。

### (1) 事故損傷区分別事故率(全事故と死亡事故)

32都市の保有台数1万台当りの平均発生事故件数は約235.1件であり、平均死亡事故件数は約2.9件である。(別表E-7参照)

この平均事故に対し、全事故率では13都市が、また死亡事故率では18都市が平均を上廻っている。

都市全域での全事故、および死亡事故の発生率が特に高い都市と低い都市は、次表に示すとおりであるが、平均的な都市としては、全事故では門真(236.5件/万台)、死亡事故では八戸(2.86件/万台)を挙げることができる。

(事故率の単位…件/万台)

事故 損傷区分	分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		全事故	都市名	市原	春日井	石巻	呉
	事故率	123.541	134.471	135.954	366.727	356.148	352.036
死亡事故	都市名	武蔵野	宝塚	福岡	上越	熊谷	新居浜
	事故率	0.530	0.762	1.561	7.225	6.387	5.751

(2) 事故類型別事故率

保有台数当りの事故率を事故類型別に見てみると、人対車両事故は58.6件/万台、車両相互事故は164.1件/万台、車両単独事故は12.1件/万台、踏切事故は0.3件となっている。

(別表E-7参照)

都市全域での事故類型別の事故率が特に高い都市、および低い都市は、次表に示すとおりであるが、平均的な都市としては、人対車両事故では小田原(56.8件/万台)、車両相互事故では宮崎(165.7件/万台)、車両単独事故では一宮(13.2件/万台)、踏切事故では調布(0.35件/万台)をそれぞれ挙げることができる。

(事故率の単位…件/万台)

事故類型	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		人対車両事故	都市名	春日井	石巻	苫小牧	長崎
	事故率	28.108	30.062	32.409	125.960	104.015	90.269
車両相互事故	都市名	市原	春日井	石巻	新居浜	福岡	米子
	事故率	81.392	95.444	97.815	277.698	255.513	239.019
車両単独事故	都市名	茅ヶ崎	札幌	武蔵野	呉	長崎	佐世保
	事故率	2.672	4.165	4.243	34.771	33.117	31.702

(3) 昼夜別事故率

保有台数当りの事故率を昼夜別に見てみると昼間事故は168.7件/万台、夜間事故は66.4件/万台となっている。(別表E-8参照)

都市全域での昼夜別の事故率が特に高い都市、および低い都市は、下表に示すとおりであるが、平均的な都市としては、昼間事故では門真(164.4件/万台、夜間事故では長岡(66.5件/万台)を挙げることができる。

(事故率の単位…件/万台)

昼夜区分	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		昼	都市名	市原	石巻	札幌	呉
	事故率	78.277	88.841	94.123	272.816	268.660	257.279
夜	都市名	茅ヶ崎	春日井	調布	長崎	呉	浦和
	事故率	33.215	38.420	42.174	94.757	93.911	81.762

(4) 道路形状別事故率

保有台数当りの事故率を道路形状別にみると、交差点内事故は105.4件/万台、交差点付近事故は45.7件/万台、その他事故は80.4件/万台となっている。(別表E-8参照)

都市全域での道路形状別の事故率が特に高い都市、および低い都市は、下表に示すとおりであるが、平均的な都市としては、交差点内事故では上越(101.6件/万台)、交差点付近事故では札幌(46.6件/万台)、その他事故では長岡(84.3件/万台)

(事故率の単位…件/万台)

道路形状	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
交差点内事故	都市名	市原	札幌	石巻	新居浜	福岡	金沢
	事故率	44.226	54.464	59.676	181.161	169.464	151.775
交差点付近事故	都市名	春日井	市原	一宮	福岡	長崎	北九州
	事故率	8.493	11.835	13.904	85.171	74.465	62.531
その他事故	都市名	武蔵野	札幌	調布	長崎	呉	佐世保
	事故率	35.004	37.033	43.916	165.585	162.561	160.389

(5) 道路幅員別事故率

保有台数当りの事故率を道路幅員別に見てみると、5.5m未満の道路での事故は36.9件/万台、5.5~13.0m未満の道路での事故は140.4件/万台、13.0m以上の道路での事故は56.3件/万台となっている。(別表E-9参照)

都市全域での道路幅員別の事故率が特に高い都市、および低い都市は、下表に示すとおりであるが、平均的な都市としては5.5m未満の道路での事故では北九州(375件/万台)、5.5~13.0m未満の道路での事故では宮崎(137.8件/万台)、13.0m以上の道路での事故では仙台(59.7件/万台)を挙げることができる。

(事故率の単位…件/万台)

道路幅員 分類 項目		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名					
5.5m未満	都市名	札幌	苫小牧	仙台	新居浜	浦和	宝塚
	事故率	8.086	9.183	18.460	89.143	69.621	65.559
5.5~ 13.0m	都市名	札幌	苫小牧	仙台	呉	金沢	新居浜
	事故率	65.910	73.190	77.133	242.801	227.257	225.938
13.0m 以上	都市名	武蔵野	宝塚	浦和	長崎	佐世保	福岡
	事故率	4.243	4.955	7.019	108.540	108.269	103.318

#### (6) 自転車事故率

保有台数当りの自転車事故は、1万台当り平均36.1件の発生率となっている。(別表E-9参照)

都市全域での自転車事故率が特に高い都市、および低い都市は下表のとおりであるが、平均的な都市としては茅ヶ崎(370件/万台)を挙げることができる。

(事故率の単位…件/万台)

分類 項目		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
都市名							
都市名	長崎	札幌	佐世保	新居浜	東大阪	一宮	
事故率	11.103	11.201	13.702	80.516	68.644	63.020	

### 6-3 面積当りの事故率

(1) 事故損傷区別事故率(全事故と死亡事故) 32都市の1km<sup>2</sup>当りの平均発生事故件数は約6.3件であり、このうち約1.2%(1km<sup>2</sup>当り0.077件)が死亡事故となっている。(別表E-10参照)

全事故率では19都市が、また死亡事故率では18都市がそれぞれ平均を上廻っている。

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を全事故、死亡事故について挙げたものである。

(事故率の単位…件/km<sup>2</sup>)

事故 損傷区分	分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		全事故	都市名	苫小牧	市原	都城	門真
	事故率	1.027	1.623	1.803	45.410	37.217	29.727
死亡事故	都市名	苫小牧	宝塚	都城	門真	調布	東大阪
	事故率	0.018	0.020	0.029	0.328	0.275	0.275

次に、人口集中地区についてみるに、全事故では、事故率の最も高い都市が宝塚(5.3件/km<sup>2</sup>)、また平均的な都市が札幌(35.0件/km<sup>2</sup>)、となっている。さらに死亡事故では、最も高い都市は門真(0.51件/km<sup>2</sup>)、最も低い都市は小田原、宝塚(0件/km<sup>2</sup>)、平均的な都市は調布(0.31件/km<sup>2</sup>)、となっている。

(2) 事故類型別事故率

面積当りの事故率を事故類型別に見てみると、人対車両事故は1.58件/km<sup>2</sup>、車両相互事故は4.43件/km<sup>2</sup>、車両単独事故は0.33件/km<sup>2</sup>、踏切事故は0.01件/km<sup>2</sup>、となっている。

(別表：F-11参照)

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を事故類型別に挙げたものである。

(事故率の単位…件/km<sup>2</sup>)

事故 類型	分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		人対車両 事故	都市名	苫小牧	都城	上越	門真
	事故率	0.214	0.320	0.481	11.803	9.191	7.545
車両相互 事故	都市名	苫小牧	市原	都城	門真	東大阪	武蔵野
	事故率	0.744	1.069	1.435	32.541	26.392	21.455
車単独 事故	都市名	東大阪	福岡	門真	都城	市原	苫小牧
	事故率	0.049	0.060	0.069	1.570	1.078	1.066

次に、人口集中地区についてみるに、人対車両事故では、事故率が最も高い都市は金沢(19.4件/km<sup>2</sup>)で、最も低い都市は宝塚(1.9件/km<sup>2</sup>)、平均的な都市は弘前(9.5件/km<sup>2</sup>)となっている。

また、車両相互事故では、最も高い都市はやはり金沢（59.8件/km<sup>2</sup>）、最も低い都市も宝塚（3.1件/km<sup>2</sup>）、であり、平均的な都市としては呉（22.9件/km<sup>2</sup>）を挙げることができる。車両単独事故については、事故率が最も高い都市は長崎（3.8件/km<sup>2</sup>）であり、最も低い都市は茅ヶ崎（0.1件/km<sup>2</sup>）、平均的な都市は門真と言えよう。踏切事故については、大半の都市が事故率0となっており、東大阪が0.1件/km<sup>2</sup>と事故率が最も高い。

### （3）昼夜別事故率

面積当りの事故率を昼夜別にみても、昼間事故は4.6件/km<sup>2</sup>、夜間事故は1.8件/km<sup>2</sup>である。（別表E-12参照）

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を昼夜別に挙げたものである。

（事故率の単位…件/km<sup>2</sup>）

<div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px;">                     昼 夜 区 分  </div> 分類 項目		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
昼	都市名	苫小牧	市原	都城	門真	東大阪	武蔵野
	事故率	0.746	1.028	1.366	13.557	27.184	21.000
夜	都市名	苫小牧	都城	市原	門真	東大阪	武蔵野
	事故率	0.281	0.437	0.594	13.852	10.032	8.727

次に、人口集中地区についてみるに、昼間事故、夜間事故とも、金沢の事故率が最も高く（昼間…61.5件/km<sup>2</sup>、夜間…20.8件/km<sup>2</sup>）なっている。平均的な都市としては、浦和（昼間…24.7件/km<sup>2</sup>、夜間…10.7件/km<sup>2</sup>）を挙げることができる。

### （4）道路形状別事故率

面積当りの事故率を道路形状別にみても、交差点内事故は2.8件/km<sup>2</sup>、交差点付近事故は1.2件/km<sup>2</sup>、その他事故は2.3件/km<sup>2</sup>となっている。（別表E-13参照）

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を道路形状別に挙げたものである。



(事故率の単位…件/Km<sup>2</sup>)

道路形状	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
交差点内 事故	都市名	苫小牧	市原	都城	門真	東大阪	武蔵野
	事故率	0.500	0.581	0.897	18.197	17.605	17.364
交差点 付近事故	都市名	市原	苫小牧	弘前	門真	東大阪	武蔵野
	事故率	0.155	0.226	0.274	10.656	8.689	6.364
その他 事故	都市名	苫小牧	都城	石巻	門真	東大阪	福岡
	事故率	0.301	0.587	0.853	16.557	10.922	6.216

次に、人口集中地区についてみるに、交差点内事故では、事故率が最も高い都市は金沢（41.9件/1km<sup>2</sup>）で、最も低い都市は宝塚（2.7件/km<sup>2</sup>）、平均的な都市は長崎（16.5件/km<sup>2</sup>）となっている。交差点付近事故では、事故率が最も高い都市は福岡（16.3件/km<sup>2</sup>）で、最も低い都市は市原（0.7件/km<sup>2</sup>）、平均的な都市は松山（8.1件/km<sup>2</sup>）となっている。また、その他の事故では、交差点内事故と同様、金沢、宝塚がそれぞれ24.7件/km<sup>2</sup>、1.9件/km<sup>2</sup>と特異な事故率を有している。平均的な都市としては八戸（10.3件/km<sup>2</sup>）が挙げられる。

(5) 道路幅員別事故率

面積当りの事故率を道路幅員別にみても、5.5m未満の道路での事故は1.0件/km<sup>2</sup>、5.5～13.0m未満の道路での事故は3.8件/km<sup>2</sup>、13.0m以上の道路での事故は1.5件/km<sup>2</sup>である。（別表E-14参照）

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を、道路幅員別に挙げたものである。

(事故率の単位…件/Km<sup>2</sup>)

道路幅員	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
5.5m未満	都市名	苫小牧	札幌	弘前	東大阪	武蔵野	門真
	事故率	0.061	0.207	1.238	9.240	8.455	7.623
5.5～ 13.0m	都市名	苫小牧	都城	市原	門真	武蔵野	東大阪
	事故率	0.482	1.161	1.167	23.853	20.455	17.977
13.0m 以上	都市名	弘前	宝塚	市原	門真	東大阪	調布
	事故率	0.088	0.128	0.164	13.607	9.676	6.697

次に、人口集中地区についてみるに、5.5m未満の道路での事故では、事故率が最も高い都市は金沢（13.8件/km<sup>2</sup>）で、事故率が最も低い都市は苫小牧（0.9件/km<sup>2</sup>）、平均的都市は呉（4.6件/km<sup>2</sup>）となっている。5.5m～13.0m未満の道路における事故では、事故率が最も高い都市はやはり金沢（58.6件/1km<sup>2</sup>）で、最も低い都市は宝塚（2.7件/km<sup>2</sup>）、平均的都市は長岡（19.2件/km<sup>2</sup>）となっている。また、13.0m以上の道路における事故では、事故率の最も高い都市は福岡（22.2件/km<sup>2</sup>）で、最も低い都市は茅ヶ崎（0.1件/km<sup>2</sup>）、平均的な都市は宮崎（9.6件/km<sup>2</sup>）となっている。

#### (6) 自転車事故率

面積当りの自転車事故率は、1km<sup>2</sup>当り平均1.0件である。（別表E-15参照）

下表は、全域での面積当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を挙げたものである。

（事故率の単位…件/Km<sup>2</sup>）

分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
	都市名	事故率	都市名	事故率	都市名	事故率
都市名	苫小牧	0.137	佐世保	0.204	市原	0.213
事故率					門真	11.066
					東大阪	9.822
					武蔵野	8.364

次に、人口集中地区における自転車事故率は、1km<sup>2</sup>当り5.3件、その他地区では1km<sup>2</sup>当り0.4件となっており、人口集中地区では、その他地区の約12.5倍の発生率を有している。

人口集中地区については、自転車事故率が最も高い都市は門真（14.2件/km<sup>2</sup>）で、最も低い都市は長崎（1.2件/km<sup>2</sup>）、平均都市は宮崎（5.9件/km<sup>2</sup>）となっている。

### 6-4 道路延長当りの事故率

#### (1) 事故損傷区分別事故率（全事故と死亡事故）

32都市の道路延長1km当りの平均発生事故件数は約1.28件であり、平均死亡事故件数は約0.02件である。（別表E-16参照）

この平均事故率に対し、事故率では15都市が、また死亡事故率では16都市が平均を上廻った事故率となっている。

下表は、都市全域での道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を全事故、死亡事故について挙げたものである。

(事故率の単位…件/Km)

事故 損傷区分		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎
全事故	都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎	東大阪
	事故率	0.278	0.427	0.519	4.613	3.623	2.721
死亡事故	都市名	宝塚	武蔵野	一宮	宮崎	門真	新居浜
	事故率	0.003	0.008	0.009	0.056	0.033	0.032

次に、人口集中地区にみるに、全事故では、事故率が最も高い都市は門真（5.58件/km）で、最も低い都市は宝塚（0.12件/km）、平均的な都市は新居浜（1.87件/km）となっている。

また、死亡事故では、事故率が最も高い都市は宮崎（0.07件/km）で、最も低い都市は発生件数が0である小田原、宝塚、平均的な都市は北九州（0.02件/km）となっている。

(2) 事故類型別事故率

道路延長当りの事故率を事故類型別に見てみると、人対車両事故は0.32件/km、車両相互事故は0.89件/km、車両単独事故は0.07件/km、踏切事故は0.02件/kmとなっている。

(別表E-17参照)

次表は、都市全域での道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を事故類型別に挙げたものである。

(事故率の単位…件/Km)

事故 類型		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	熊谷	市原	一宮	門真	宮崎
人対車両 事故	都市名	熊谷	市原	一宮	門真	宮崎	東大阪
	事故率	0.074	0.084	0.107	1.199	0.693	0.672
車両相互 事故	都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎	東大阪
	事故率	0.183	0.320	0.357	3.306	2.818	1.929
車両単独 事故	都市名	市原	茅ヶ崎	長岡	佐世保	長崎	呉
	事故率	0.010	0.013	0.022	0.160	0.155	0.142

次に、人口集中地区についてみるに、人対車両事故では、事故率が最も高い都市は門真（1.59件/km）で、最も低い都市は宝塚（0.04件/km）、平均的な都市は松山（0.48件/km）である。

事故類型の中で最も多い事故発生形態である車両相互事故について見ると、事故率が最も高い都市は門真（3.86件/km）で、最も低い都市は宝塚（0.07件/km）、平均的な都市は苫小牧（1.05件/km）である。また、車両単独事故では、事故率が最も高い都市は佐世保、（0.29件/km）、事故率が最も低い都市は茅ヶ崎（0.01件/km）、平均的な都市は弘前（0.07件/km）である。さらに踏切事故では、東大阪が最も高く（0.008件/km）、金沢が平均的（0.602件/km）な事故率を有している。

### （3）昼夜別事故率

道路延長当りの事故率を昼夜別に見てみると昼間事故は0.92件/km、夜間事故は0.36件/kmとなっている。（別表E-18参照）

下表は、都市全域の道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を昼夜別に挙げたものである。

（事故率の単位…件/Km）

昼夜区分	分類項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎
昼	都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎	東大阪
	事故率	0.176	0.282	0.347	3.206	2.697	1.987
夜	都市名	市原	熊谷	茅ヶ崎	門真	宮崎	武蔵野
	事故率	0.102	0.145	0.164	1.407	0.927	0.736

次に、人口集中地区についてみるに、昼間、夜間事故とも、事故率が最も高い都市は門真（昼間事故…3.88件/km、夜間事故…1.69件/km）で、最も高い都市は宝塚（昼間事故…0.10件/km、夜間事故…0.02件/km）、平均的な都市は新居浜（昼間事故…1.36件/km）夜間事故…0.50件/km）であり、昼、夜の相違による差異はみられない。このことは、32都市の事故率をみても同じことがいえ、昼間事故率が高い都市は夜間も高く、低い都市は低いという傾向がでてくる。

### （4）道路形状別事故率

道路延長当りの事故率を道路形状別に見てみると、交差点内事故は0.57件/Km、交差点付近事故は0.25件/km、その他事故は0.46件/kmとなっている。（別表E-19参照）

次表は、都市全域での道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を道路形状別に挙げたものである。

（事故率の単位…件/Km）

道路形状 分類 項目	事故率の低い都市			事故率の高い都市			
	交差点内 事故	都市名	市原	熊谷	長岡	門真	宮崎
	事故率	0.100	0.222	0.241	1.848	1.667	1.465
交差点 付近事故	都市名	市原	一宮	熊谷	門真	宮崎	東大阪
	事故率	0.027	0.042	0.055	1.082	0.761	0.635
その他 事故	都市名	熊谷	市原	苫小牧	門真	宮崎	佐世保
	事故率	0.150	0.152	0.182	1.682	1.196	0.810

次に、人口集中地区についてみるに、各道路形状とも事故率の最も高い都市は門真（交差点内事故…2.38件/km、交差点付近事故…1.25件/km、その他事故…1.96件/km）で、最も低い都市は宝塚（交差点内事故…0.06件/km、交差点付近事故…0.02件/km、その他事故…0.04件/km）となっている。ただし、事故率が平均的な都市は道路形状により異なり、交差点内事故では苫小牧（0.82件/km）、交差点付近事故では弘前（0.39件/km）、その他事故では武蔵野（0.51件/km）となっている。

#### （5）道路幅員別事故率

道路延長当りの事故率を道路幅員別に見てみると、5.5m未満の道路での事故は0.30件/km、5.5m～13.0m未満の道路での事故は2.59件/km、13.0m以上の道路での事故は6.58件/kmとなっており、幅員の広い道路ほど事故率は高くなる傾向を示している。（別表E-20参照）

次表は、都市全域での道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を、道路幅員別に挙げたものである。

(事故率の単位…件/Km)

道路幅員 分類 項目		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
		都市名	市原	弘前	長岡	宮崎	門真
5.5m 未満	都市名	市原	弘前	長岡	宮崎	門真	東大阪
	事故率	0.059	0.089	0.090	1.830	1.390	1.151
5.5～ 13.0m	都市名	苫小牧	札幌	長岡	福岡	門真	呉
	事故率	0.391	0.824	1.124	7.963	6.799	6.115
13.0m 以上	都市名	市原	船橋	宝塚	佐世保	茅ヶ崎	福岡
	事故率	1.091	1.262	1.625	25.669	25.000	18.894

次に、人口集中地区についてみるに、5.5m未満道路では、事故率が最も高い都市は門真（1.89件/km）で、最も低い都市は一宮（0.04件/km）、平均的な都市は仙台（0.37件/km）となっている。5.5m～13.0m未満の道路では、事故率が最も高い都市は門真（8.71件/km）で、最も低い都市は宝塚（0.48件/km）、平均的な都市は浦和（3.27件/km）となっている。また、13.0m以上の道路では、事故率が最も高い都市は弘前（32.00件/km）で、最も低い都市は船橋（0.40件/km）、平均的な都市は新居浜（7.65件/km）となっている。この13.0m以上の道路での事故率に影いて弘前が最も高い事故率となっているのは、対象道路延長が1km以下と、非常に短いことにも起因している。

#### (6) 自転車事故率

道路延長当りの自転車事故は、11km当り平均0.20件の発生率となっている。

人口集中地区における自転車事故率は、1km当り0.26件/km、その他地区では、11km当り0.14件/kmである。（別表E-21参照）

次表は、都市全域での道路延長当りの事故率が特に高い都市、および低い都市を挙げたものである。

分類 項目		事故率の低い都市			事故率の高い都市		
都市名	市原	長崎	長岡	門真	東大阪	武蔵野	
事故率	0.036	0.052	0.069	1.124	0.718	0.706	

次に、人口集中地区についてみるに、事故率が最も高い都市は門真（1.46件/km）で、最も低い都市は宝塚（0.03件/km）、平均的な都市は船橋（0.26件/km）となっている。

## 6-5 都市別の事故率

前述した都市別の、人口当り、自動車保有台数当り、面積当り、道路延長当りの事故率を高い順に並べて1から10位までを×印、11から22位までを△印、23から32位までを○印で表わすと表6-1に示すとおりである。

人口当りと自動車保有台数当りの事故率は、ほぼ対応しているが、人口当りと面積当り、人口当りと道路延長当りの事故率はそれぞれあまり良い対応をしていない。

表6-1 都市別主要指標別事故率

県名	都市名	人口当り事故率	自動車保有台数 当り事故率	面積当り 事故率	道路延長当り 事故率
北海道	苫小牧	×	○	○	○
	札幌	○	○	○	△
青森	弘前	△	△	○	○
	八戸	△	△	△	△
宮城	石巻	○	○	○	○
	仙台	○	○	△	×
東京	調布	○	○	×	△
	武蔵野	○	○	×	×
埼玉	熊谷	△	△	△	○
	浦和	×	×	×	△
千葉	市原	○	○	○	○
	船橋	○	△	×	△
神奈川	小田原	×	△	△	×
	茅ヶ崎	○	○	×	○
新潟	長岡	△	△	○	○
	上越	△	△	○	○
石川	金沢	×	×	△	×
愛知	春日井	△	○	△	△
	一宮	△	△	×	○
大阪	門真	○	△	×	×
	東大阪	△	△	×	×
兵庫	宝塚	○	○	△	○
鳥取	米子	×	×	△	△
広島	呉	×	×	△	△
愛媛	新居浜	×	×	△	×
	松山	×	×	△	△
福岡	福岡	×	×	×	×
	北九州	△	×	×	△
長崎	佐世保	△	×	○	△
	長崎	△	×	△	×
宮崎	都城	△	△	○	△
	宮崎	×	△	○	×
合計					



## 主要指標の出典

### ・面積

全域面積……本調査（都市全域、人口集中地区調査）結果より（昭和51年3月末現在）

人口集中地区面積……国勢調査結果より（昭和45年）

### ・人口………国勢調査結果より（昭和45年）

### ・道路延長………本調査結果より（昭和51年3月末現在）

対象道路は、国道、県道、市町村道、自動車専用道とし、その他道路は対象外とした。

### ・保有台数………市町村別自動車保有車両数（自動車検査登録協会）より

（昭和51年3月31日現在）

保有台数は、小型二輪、軽自動車、原付を除いたものとした。

## 7 調査対象都市における交通事故と規制率の関係

本節では、規制率の高低によって交通事故の発生がいかにか左右されるか、あるいは、都市の人口、車両密度等とはどのような関係になるのか等32都市のデータについて、主として人口1万人当りの事故件数と規制率の相関関係について分析した。

その方法は、縦軸を人口1万人当りの事故件数にし、横軸を規制率にとってその関係を調べた。

縦軸には、従来、走行台キロ当りの事故件数がとられるものであるが、ここでは、走行台キロに必要な交通量の資料が少ないため、走行台キロの代わりに人口を用いて人口当りの事故件数とした。

横軸には、無理かも知れないが本研究の趣旨にそって、主要な規制の9種類の総合規制率をとって、人口当りの事故件数と規制率の関係を調べた。

注 9種類の規制は、最高速度（40キロメートル毎時以下）、一方通行、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止（以下はみ出し禁止という。）、駐（停）車禁止、自転車歩道通行可、路側帯（一般路側帯をのぞく。）、バスレーン（専用、優先および専用道路）、大型貨物自動車等通行止め、歩行者用道路である。

### 7-1 交通事故発生と規制率

#### (1) 地域別の検討

ア 人口集中地区における人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率の関係は図7-1に示すとおりで、人口1万人当りの事故件数は宝塚市の7件から金沢市の82件の間にちらばり、規制率は市原市の34%から武蔵野市の309%の間にちらばっており、規制率の高低による、人口1万人当りの事故件数の関係は認められない。

イ 同様に、その他地区についてみると図7-2に示すとおりで、人口1万人当りの事故件数は、調布市の8件から門真市の124件の間にちらばり、規制率は長岡市の8%から春日井市の145%の間にちらばっており、全体的に規制率の高低には関係がない。しかし、人口当りの事故件数が高い3都市を除くと、規制率が高いと人口当りの事故件数は、低下する傾向を示していると考えられる。

図 7-1 人口集中地区における 9 種類の規制率と人口 1 万人当り事故件数

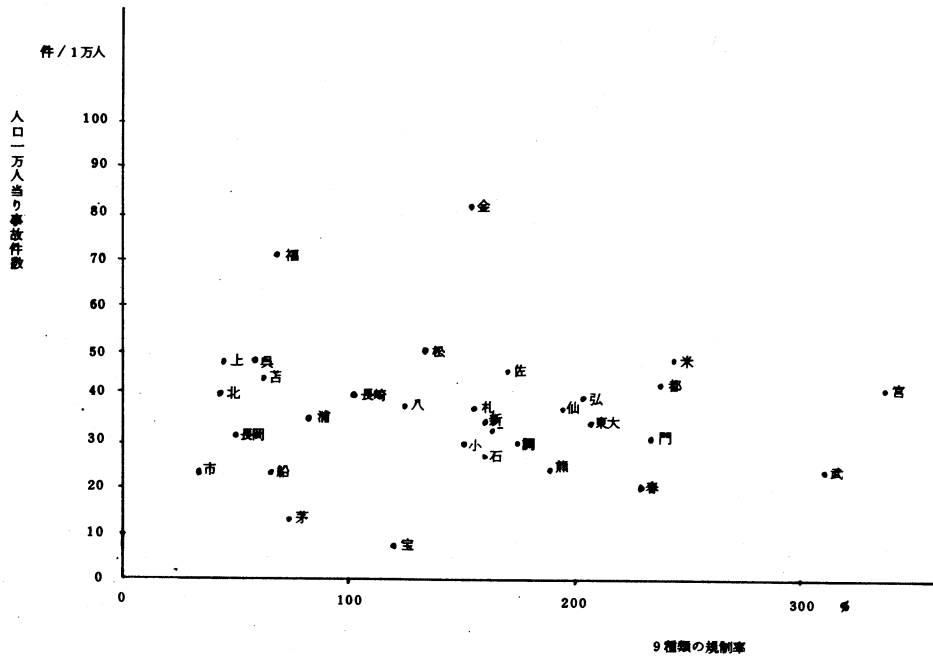
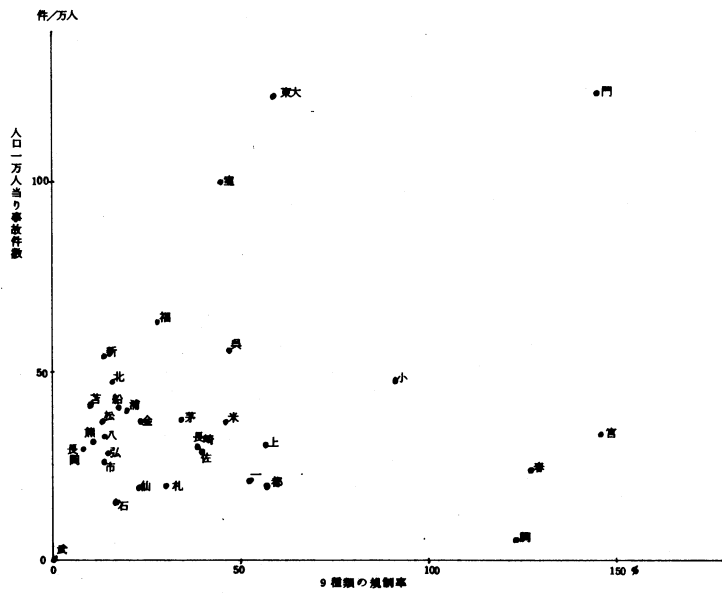
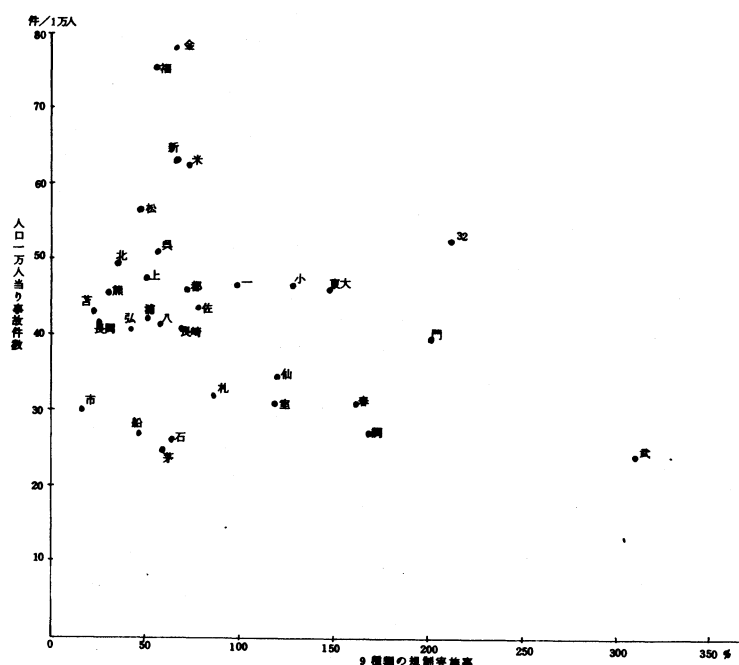


図 7-2 その他地区における 9 種類の規制率と人口 1 万人当り事故件数



ウ 全域についてみると図7-3に示すとおりで、人口1万人当りの事故件数は武蔵野市の24件から金沢市の78件の間にちらばり、規制率は市原市の14%から武蔵野市の309%の間にちらばり、全体的に規制率が高いと事故件数は低くなる傾向を示していると考えられる。

図7-3 全域における9種類の規制率と人口1万人当り事故件数



エ さらに、横軸の規制率を次の方法で補正すると、すなわち、32都市の9種類の規制総延長を分母にし、各規制延長の比率を求め、各都市の各規制率にその比率を乗じた百分率で各規制率を求めた。

この規制率によると、図7-4に示すとおりで全体的に規制率が高くなると、人口1万人当りの事故件数が低い値を示す傾向がみられる。

オ 次に人口10万人当りの死者数と速度規制（40キロメートル毎時以下）の規制率との関係を見ると図7-5に示すとおりで、人口10万人当りの死者数は武蔵野市の1人から熊谷市の15人までの間にちらばり、規制率は市原市の5%から調布市の100%までの間にちらばり、全般的に規制率が高くなると、人口10万人当りの死者数は低下する傾向を示している。

しかし、速度規制の規制率が低い都市でも、人口10万人当りの死者数が低いのは、速度規制以外の規制が強化されているか、このほかの要素が関係していると考えられる。

図7-4 全域における補正した9種類の規制率と人口1万人当たり事故件数

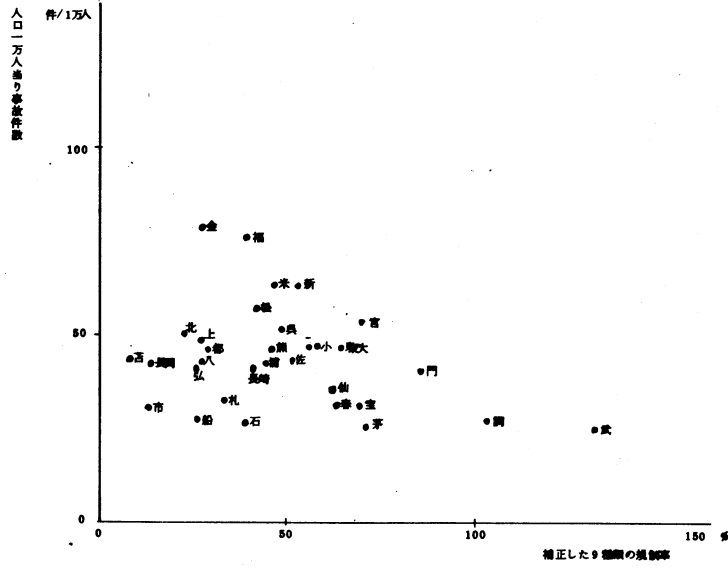
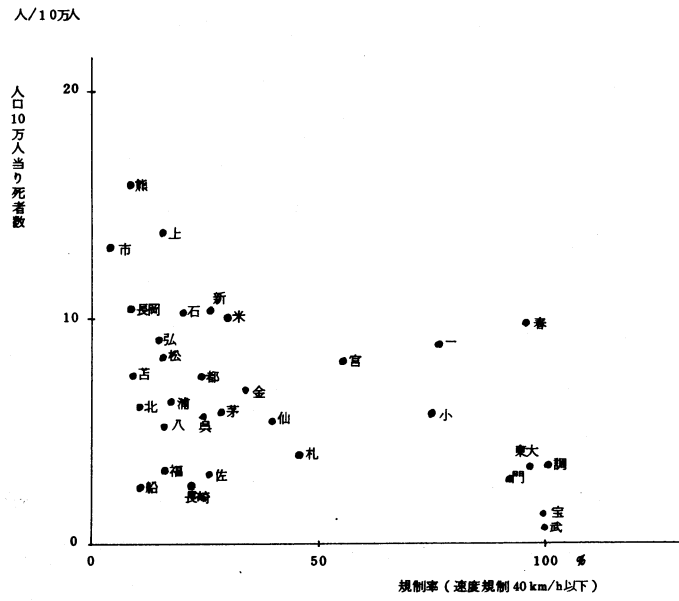


図7-5 全域における速度規制の規制率と人口10万人当たり死者数



## 7-2 都市の層別化による検討

全域における都市別の人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率との関係は、前述したように明確な相関関係は認められずちらばりが大きい、このちらばりが都市の特性でグループ分けできるかどうかを検討すると次のとおりである。

### (1) 都市特性図による層別化

4章で述べたように交通事故の発生にかかわる指標と交通事故の抑止要因を円座標に描き、そのパターンを次の4つに分類し、都市を層別化すると次のとおりである。

パターンの	都市名	備考
32都市の平均パターンより小さいパターンを示す都市	八戸, 苫小牧, 札幌, 弘前, 石巻, 市原, 長岡, 上越, 宮崎	別図C-1からC-9
32都市の平均パターンに近いが、このパターンより大きいパターンを示す都市	仙台, 金沢, 米子, 新居浜, 松山, 佐世保, 長崎	別図C-10からC-17
32都市の平均パターンとは異なるが特定の要因が大きい値を示す都市	船橋, 熊谷, 都城, 浦和, 春日井, 宝塚, 茅ヶ崎, 小田原, 福岡, 北九州	別図C-18からC-27
32都市の平均パターンとは異なるが特に大きいパターンを示す都市	調布, 武蔵野, 一宮, 門真, 東大阪	別図C-28からC-32

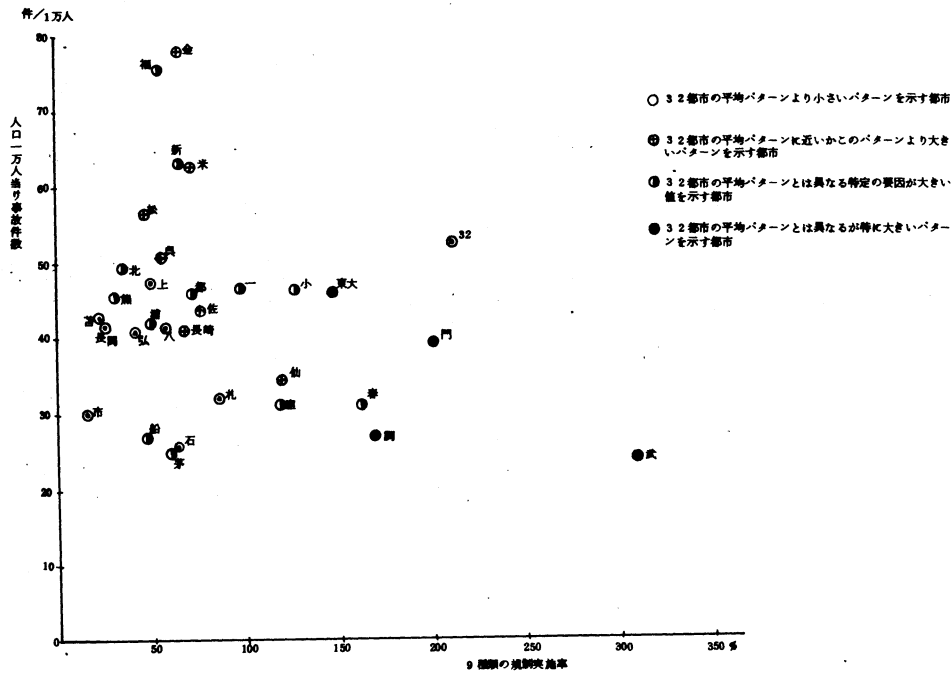
全域における都市別の人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率の点を4つに層別化すると図7-6に示すとおりで層別化による明確な相関関係は認められない。

### (2) 地区別、幅員別道路延長率パターン図による層別化

都市の特性を車道幅員別の道路延長でみるために、それぞれの都市を人口集中地区とその他地区とに分け、それぞれの地区の車道幅員別の道路延長が占める割合を求め、この割合によってパターン図を作成し都市の特性をみた。

この方法は、別図F-1に示すとおりで縦軸の上方向には、人口集中地区における車道幅員5.5メートル以上の道路延長が全域道路延長に対する割合、下方向にはその他地区における車道幅員5.5メートル以上の道路延長が全域道路延長に対する割合、さらに、横軸の右方向には人口集中地区における車道幅員5.5メートル未満の道路延長が全域道路延長に対する割合、左方向には、その他地区における車道幅員が5.5メートル未満の道路延長が全域道路延長に対する割合を示し、

図7-6 全域の9種類の規制率と人口1万人当り事故件数



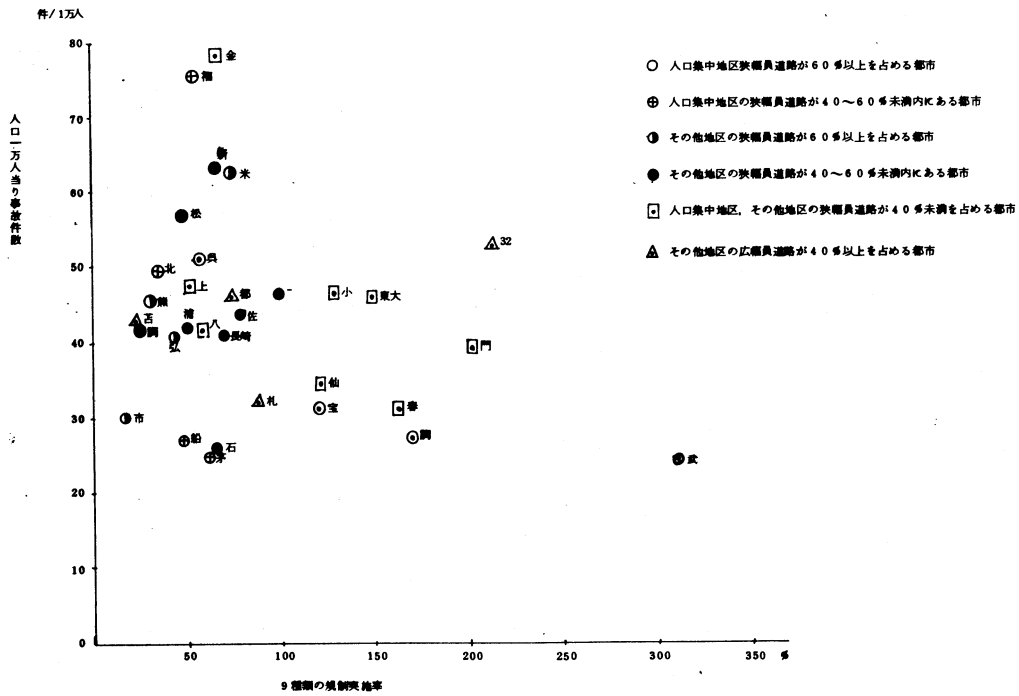
それぞれの点を結んで描きだされるパターン図を作成し、そのパターンを次の6つに分類し、都市を層別化すると次のとおりである。

パターンの	都市名	備考
人口集中地区の狭幅員道路が60%以上を占める都市	調布, 武蔵野, 宝塚, 呉	別図F-1
人口集中地区の狭幅員道路が40~60%未満内にある都市	北九州, 船橋, 茅ヶ崎, 福岡	別図F-2
その他地区の狭幅員道路が60%以上を占める都市	弘前, 市原, 熊谷, 米子	別図F-3
その他地区の狭幅員道路が40~60%未満内にある都市	石巻, 浦和, 一宮, 新居浜, 松山, 佐世保, 長崎, 長岡	別図F-4-1 " F-4-2
人口集中地区, その他地区の狭幅員道路が40%未満を占める都市	八戸, 仙台, 小田原, 上越, 春日井, 東大阪, 門真, 金沢	別図F-5-1 " F-5-2
その他地区の広幅員道路が40%以上を占める都市	苫小牧, 札幌, 都城, 宮崎	別図F-6

全域における都市別の人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率の点を6つに層別化すると

図7-7に示すとおりで層別化による明確な相関関係は認められない。

図7-7 全域の9種類の規制率と人口1万人当り事故件数



(3) 人口および車両密度による層別化

都市の特性を人口と車両保有台数でみるために、人口は人口密度（人口/面積）、車両保有台数は車両密度（登録自動車台数/道路延長）を設定し、それぞれの都市の人口密度、車両密度をそれぞれ次のように3つのランクに分けた。

人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	車両密度 (台/km)
1 ~ 1000未満「低」	1 ~ 40未満「低」
1000以上~ 2000未満「中」	40以上~ 60未満「中」
2000以上 「高」	60以上 「高」

3つの層別化要因のクロスによって得られる9通りの組合わせを次の5ランクに分け、それぞれのランクに属する都市を層別化した。



ランク	人口密度	車両密度
A	「低」	「低」
B	「低」	「中」
	「中」	「低」
C	「中」	「中」
D	「低」	「高」
	「中」	「高」
	「高」	「低」
	「高」	「中」
E	「高」	「高」

調査対象都市を人口密度、車両密度でランク付けし、この要因のクロスによる層別化結果は表7-1のとおりである。

表7-1 調査研究対象32都市の層別結果

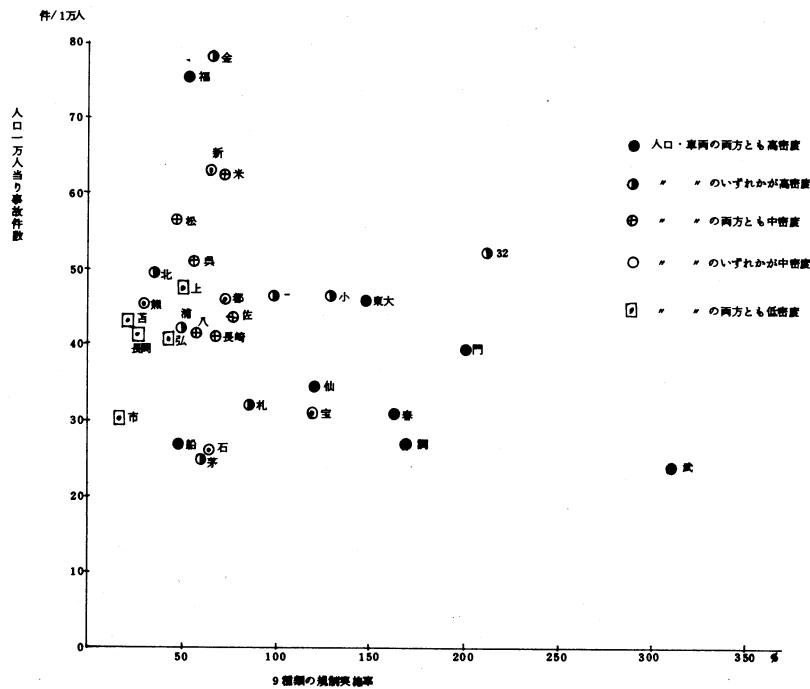
県名	都市名	人口密度			自動車密度			総合ランク
		人口(A) 面積(km <sup>2</sup> )	順位	ランク 1	保有台数(B) 道路延長(km)	順位	ランク 2	
北海道	苫小牧	238.1	32	A	39.84	25	A	A
	札幌	1,095.2	20	B	87.00	6	C	D
青森	弘前	603.8	28	A	31.92	28	A	A
	八戸	1,062.8	21	B	46.78	17	B	C
宮城	石巻	837.5	25	A	42.39	21	B	B
	仙台	2,471.5	10	C	101.46	5	C	E
東京	調布	782.15	4	C	73.87	8	C	E
	武蔵野	12,158.4	1	C	144.59	3	C	E
埼玉	熊谷	1,532.3	16	B	22.18	32	A	B
	浦和	4,693.7	6	C	40.01	24	A	D
千葉	市原	538.6	29	A	22.52	31	A	A
	船橋	4,933.7	5	C	64.31	11	C	C
神奈川	小田原	1,509.8	17	B	67.06	10	C	D
	茅ヶ崎	4,295.5	7	C	49.24	16	B	D
新潟	長岡	656.9	27	A	25.80	30	A	A
	上越	488.6	30	A	32.07	27	A	A
石川	金沢	848.6	23	A	60.36	12	C	D
愛知	春日井	2,297.1	11	C	74.66	7	C	C
	一宮	3,005.6	8	C	30.19	29	A	D
大阪	門真	11,415.8	2	C	195.02	1	C	C
	東大阪	8,087.1	3	C	104.60	4	C	C
兵庫	宝塚	1,569.8	15	B	38.18	26	A	B
鳥取	米子	1,222.4	19	B	41.18	22	B	C
広島	呉	1,669.9	14	B	40.79	23	B	C
愛媛	新居浜	845.2	24	A	55.53	13	B	B
	松山	1,291.2	18	B	46.21	19	B	C
福岡	福岡	2,878.9	9	C	71.30	9	C	E
	北九州	2,223.6	12	C	45.62	20	B	D
長崎	佐世保	1,014.0	22	B	50.53	14	B	C
	長崎	1,856.6	13	B	46.65	18	B	C
宮崎	都城	389.1	31	A	50.14	15	B	B
	宮崎	808.7	26	A	170.11	2	C	D
合計								

ランク別の都市は次のとおりである。

ラ ン ク	都 市 名
A	苫小牧, 弘前, 市原, 長岡, 上越
B	石巻, 新居浜, 都城, 熊谷, 宝塚
C	八戸, 米子, 呉, 松山, 佐世保, 長崎
D	金沢, 宮崎, 札幌, 小田原, 茅ヶ崎, 北九州, 一宮, 浦和
E	仙台, 武蔵野, 調布, 船橋, 春日井, 門真, 東大阪, 福岡

全域における都市別の人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率の点を5つに層別化すると図7-8に示すとおりで層別化による明確な相関関係は認められない。

図7-8 全域の9種類の規制率と人口1万人当り事故件数



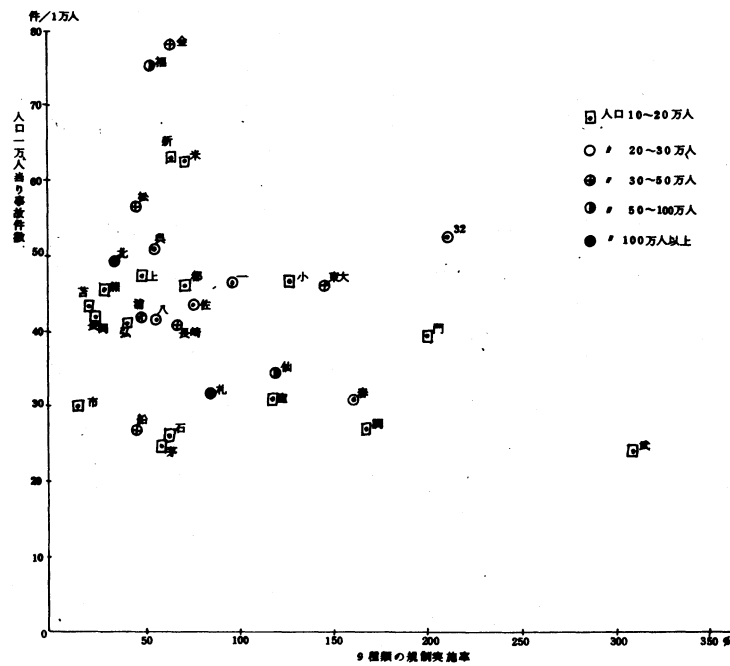
#### (4) 人口規模による層別化

都市の特性を人口規模でみるために次のように層別化した。

人口規模	都市名
10～20万人	苫小牧, 弘前, 石巻, 調布, 武蔵野, 熊谷, 市原, 小田原, 茅ヶ崎, 長岡, 上越, 門真, 宝塚, 米子, 新居浜, 都城
20～30万人	八戸, 春日井, 一宮, 呉, 佐世保, 宮崎
30～50万人	浦和, 船橋, 金沢, 東大阪, 松山, 長崎
50～100万人	仙台, 福岡
100万人以上	札幌, 北九州

全域における都市別の人口1万人当たりの事故件数と9種類の規制率の点を5つに層別化すると図7-9に示すとおりで層別化による明確な相関関係は認められない。

図7-9 全域の9種類の規制率と人口1万人当たり事故件数



(5) 都市の交通流の特徴による層別化

調査対象都市の交通流の特徴および各都市における死亡事故形態は、別表B-6のとおりで、まとめると次のとおりである。

交通流の特徴	死亡事故形態	都市数	計
貫流型	路線分散型	6	19
	路線集中型	8	
	面分散型	4	
	死亡事故1件	1	
網目型	面分散型	2	4
	路線集中型	1	
	路線分散型	1	
放射型	面分散型	1	4
	路線集中型	2	
	面集中型	1	
分離型	路線分散型	2	4
	面分散型	2	
環状線型	面分散型	1	1

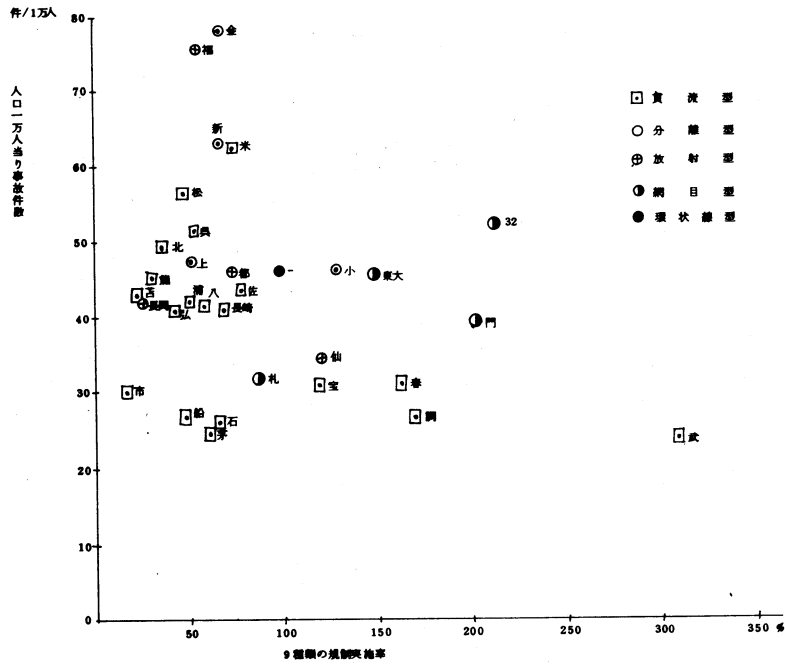
都市の交通流の特徴としては、道路が都市内を貫流しているいわゆる貫流型が最も多く、又死亡事故の発生も、貫流型の都市での発生が最も多い。

都市の特性をこの交通流の特徴でみるために次のように層別化した。

交通流の特徴	都市名
貫流型	苫小牧, 弘前, 八戸, 石巻, 調布, 武蔵野, 熊谷, 浦和, 市原, 船橋, 茅ヶ崎, 春日井, 宝塚, 米子, 呉, 松山, 北九州, 佐世保, 長崎
網目型	札幌, 門真, 東大阪, 宮崎
放射型	仙台, 長岡, 福岡, 都城
分離型	小田原, 上越, 金沢, 新居浜
環状線型	一宮

全域における都市別の人口1万人当りの事故件数と9種類の規制率の点を5つに層別化すると図7-10に示すとおりで層別化による明確な相関関係は認められない。

図7-10 全域の9種類の規制率と人口1万人当り事故件数



### 7-3 交通規制の事故抑止効果

交通規制が交通事故の抑止にいかに関係があるかについて参考までに警察庁にある人口10万人以上の都市についての交通規制状況のデータを用いて、交通規制の実施状況と交通事故による死者数がどのような関係にあるかを把握するため若干の考察を行った。

(1) この考察は、事故の種類及び交通規制を実施した道路の状況は一切考慮せず、単に52年6月現在の各都市の死者数、人口、市街地の幅員5.5メートル以上、5.5メートル以下の道路延長率、非市街地の幅員5.5メートル以上、5.5メートル以下の道路延長率、及び主要な9種類の交通規制の規制率のみを指標として考察したものであるため、交通規制と死者数の関係をマクロにしかとらえることができない。従って細かい分析は他の研究に譲ることとし、ここでは、交通規制の効果測定等に関して細かい分析をするための一つの目安を得ること、また大まかな交通規制の位置づけ等を得るために考察を行った。

まず、ここで交通事故の死者ということから一般的に考えられることは、交通規制を云々する前に、都市の構造いいかえれば道路の幅員の大小、市街地部が多いか少ないかによって、かなり左右されるのではないかということである。たとえば市街地でせまい道路が多い都市では、一般的に車はスピードを出しにくいいため、人口当りの死者数は減るであろうし、非市街地等でせまい道路が多い都市では、ついスピードを出しすぎ、事故が死亡事故につながりやすいことから人口当りの死者数は高くなることが考えられる。従って交通規制と死者率の分析をするまえに、都市構造が死者率に与える影響を少しでも除いてやることを考えた。

(2) 市街地で5.5メートル以下の道路率、非市街地で5.5メートル以下の道路率、市街地で5.5メートル以上の道路率、非市街地で5.5メートル以上の道路率の4つの要素から都市を表わすことにより、都市を類型化することを考えた。

ここで全国の174都市について、上記の4つの道路率全部によって都市を類型化しなくても、市街地5.5メートル以下の道路率と市街地5.5メートル以上の道路率の2つの要素で表わせば約90%近くまでの情報が表わされることがわかった。従って都市を市街地の5.5メートル以下の道路率と市街地の5.5メートル以上の道路率の2つを軸とする2次元平面に表わしたものが図7-11である。

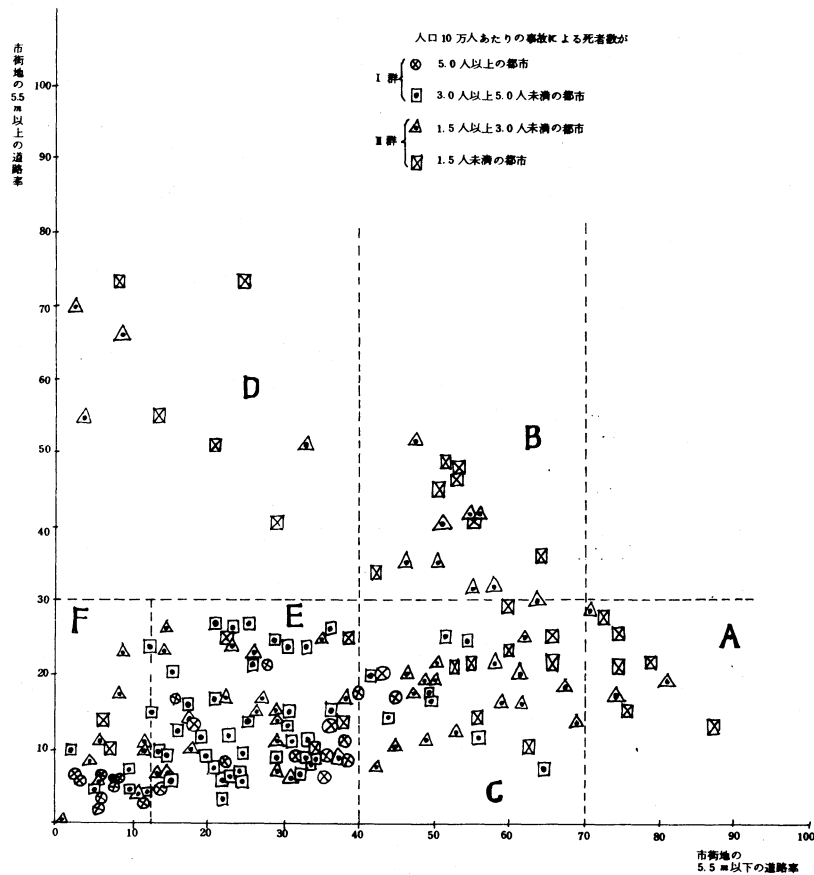
これより都市の性格はAからFの6種に分けられる。

A：都市のほとんどが市街地で、市街地の道路幅員のほとんどが5.5メートル以下のもの（府中、日野など）

B：市街地道路が大部分であるが（80%以上）5.5メートル以上の道路も5.5メートル以下の道路も多い。（武蔵野、名古屋など）

C：市街地道路が60%以上を占め5.5メートル以下の道路が5.5メートル以上の道路より多い。（鎌倉、茨木など）

図7-11 市街地の5.5m以上の道路率と5.5m以下の道路率



D: 5.5メートル以上の道路が大部分である。(北海道など)

E: 市街地、非市街地が同じ位で、5.5メートル以下の道路が比較的多い。(広島、富山など)

F: 非市街地部分が大部分で5.5メートル以下の道路が圧倒的に多い。

この中でA、B、Cのグループの都市は人口当りの死者数は非常に少なく、10万人当りの死者数が3人以上の都市は1都市もない。10万人あたりの死者数が3人以上の都市が多いのは、EとFのグループのものである。一応これらの事実から都市の幅員別の道路率や市街地が多いか少ないかによって、かなり事故による死者数は左右されるものと考えられる。

そこで、EとFのグループに注目すると、これらのグループにおいては、圧倒的に人口10万人当りの死者数は多いが、同じ形態のこれらの都市の中でも、その死者数が少ない都市もかなり含まれている。この差違の要因として、種々の要因が考えられるかもしれないが、交通規制によってもかなり影響されるように思われるため、これらの都市を、



I群（人口10万人当りの死者数が3.0人以上の都市）

II群（人口10万人当りの死者数が3.0人未満の都市）

の2群に分けて、両群における歩行者用道路、バスレーン（専用、優先および専用道路）、駐（停）車禁止、速度規制（40キロメートル毎時以下）、はみ出し禁止、一方通行、大型貨物自動車等通行止め、自転車歩道通行可、路側帯の9種類の規制率について比較した。それを表7-2に示す。

表7-2 E、Fグループの規制率の比較

区 分 規制種類	死者3.0人/10万人以上		死者3.0人/10万人未満	
	平均値 (m)	標準偏差 (σ)	平均値 (m)	標準偏差 (σ)
歩行者用道路	6.9	5.6	10.4	8.4
バス優先レーン	12.4	19.2	10.2	15.1
駐（停）車禁止	60.4	21.8	55.0	21.7
40km/h以下の速度規制	25.5	20.1	40.4	33.5
はみ禁	30.0	17.0	30.2	18.4
一方通行	3.2	2.4	4.8	4.8
大型車通行禁止	10.7	10.8	15.0	16.7
歩道上自転車通行可	46.5	26.7	39.9	20.5
路側帯	1.3	2.1	1.2	1.5

(66都市)

(39都市)

規制率の算出方法

$$\text{歩行者用道路} = \frac{\text{規制延長}}{\text{巾員5.5m未満の市街地道路延長}} \times 100$$

$$\text{バス優先対策} = \frac{\text{規制延長}}{\text{ピーク1時間6回以上運行のバス路線延長}} \times 100$$

$$\text{駐（停）車禁止} = \frac{\text{規制延長}}{\text{巾員4.5m以上の路延長}} \times 100$$

$$40\text{ km/h以下の速度制限} = \frac{\text{規制延長}}{\text{道路総延長}} \times 100$$

$$\text{はみ禁} = \frac{\text{規制延長}}{\text{巾員5.5m以上1.3m未満の道路延長}} \times 100$$

$$\text{一方通行} = \frac{\text{規制延長}}{\text{巾員5.5m未満の道路延長}} \times 100$$

$$\text{大型自動車等の車両運行止め} = \frac{\text{規制延長}}{\text{市街地道路延長}} \times 100$$

$$\text{自転車歩道通行可} = \frac{\text{規制延長}}{\text{歩道設置延長}} \times 100$$

$$\text{路側帯} = \frac{\text{規制延長}}{\text{歩道設置を除く道路延長}} \times 100$$

これらの規制率の平均値を検討すると、両群の差違が5%の有意水準で有意と認められるものは、歩行者用道路、速度規制、一方通行の3種である。

その他の規制はいずれも両群の平均値に差違はみられなかった。

上記の3種の規制は、いずれもⅡ群の方が規制率が上廻っており、歩行者用道路では、Ⅰ群の6.9%に対してⅡ群の10.4%、速度規制はⅠ群の25.5%に対してⅡ群の40.4%、一方通行はⅠ群の3.2%に対してⅡ群の4.8%となっている。

これらの事実からすぐさま3種類の規制をすることが、必ず事故の防止に役立つと断定することはできないが、何らかの事故抑止効果をもっているといつて良いのではないかと思われる。

## 8 人口集中地区における交通事故と交通規制の実態

### 8-1 調査対象事故の選定

本節は交通規制と事故発生との関連を明らかにするため、調査対象都市の人口集中地区で発生した交通事故のうちから1都市あたり約300件、合計10,092件をランダム抽出し、事故の発生状況、およびその地点における交通規制の実施状況の実態を分析したものである。

調査対象事故の選定にあたっては、警察庁の電子計算組織に入力されている昭和51年の交通事故データを用いた。

なお、32都市の事故データは、約46,000件であり、このデータのうち、人口集中地区で発生した事故データは、約28,000件であった。

### 8-2 調査対象事故の発生状況と交通規制の実施状況

調査対象都市の人口集中地区において発生した事故のうちランダムに抽出した10,092件の事故について、事故発生地点における交通規制の状況は、表8-1に示すとおり延べ29,269件で、1事故平均2.9件の規制が実施されている。このデータから、どのような種類の事故が多いのか、事故類型と発生地点における交通規制はどうなっているか、などについて述べてみる。

#### (1) 事故類型別交通事故発生状況

対象事故10,092件について、その事故類型別をみると、表8-2のとおり、全事故件数に占める割合は、人対車両27.2%、車両相互69.0%、車両単独3.7%、踏切0.1%となっている。

この事故類型別をさらに細分すると同表のように人対車両事故では、「その他横断中」が47.9%を占め最も多く、次いで横断歩道横断中の22.8%、「その他」12.8%、路側通行中の10.4%、横断歩道付近横断中の6.1%となっている。

車両相互事故では追突(33.1%)が最も多く、次いで出合頭衝突(28.9%)、右折時側面衝突(14.9%)、「その他」(13.1%)、左折時側面衝突(5.3%)、正面衝突(5.0%)の順になっているが、右折時側面衝突が左折時側面衝突の約3倍発生している。(全国の事故では約2.3倍)

車両事故では、路外逸脱の46.1%が最も多く、次いで防護柵衝突(35.5%)、放置物件等衝突(14.1%)、安全島等衝突(4.3%)の順になっている。

表 8 - 2 対象事故の事故類型別発生状況

事 故 類 型		件 数	構 成 率
人対車両 2,742件 (27.2%)	路 側 通 行 中	285件	((10.4%)
	横断歩道横断中	626 "	( 22.8%)
	横断歩道付近横断中	168 "	( 6.1%)
	そ の 他 横 断 中	1,314 "	( 47.9%)
	そ の 他	349 "	( 12.8%)
	小 計	2,742 "	(100.0%)
車両相互 6,964件 (69.0%)	正 面 衝 突	351件	( 5.0%)
	追 突	2,305 "	( 33.1%)
	出 合 頭	1,999 "	( 28.7%)
	左折時側面衝突	372 "	( 5.3%)
	右折時側面衝突	1,035 "	( 14.9%)
	そ の 他	902 "	( 13.0%)
	小 計	6,964 "	(100.0%)
車両単独 375件 ( 3.7%)	防 護 棚	133件	( 35.5%)
	安 全 島 等	16 "	( 4.3%)
	放置物件家屋等	53 "	( 14.1%)
	路 外 逸 脱	173 "	( 46.1%)
	小 計	375 "	(100.0%)
踏 切 11件 ( 0.1%)			
計 10,090件 (100.0%)			

(2) 交通事故発生地点の交通規制実施状況

対象事故発生地点における交通規制実施状況を表 8 - 3 に示す。

同表によると、対象事故10,092件の発生場所には、延べ29,269件の交通規制が実施されているが、これは1事故平均2.9件の規制が実施されていることになる。

対象事故発生地点に最も多く実施されている規制は駐(停)車禁止規制の9,059件であり、事故発生地点の89.8%には、駐(停)車禁止の規制が実施されており、これは規制総件数の31.0

%に当る。次いで最高速度40キロメートル毎時以下の規制の8,186件（事故発生地点の81.1%、規制総件数の28.0%）とこの2つの規制は、大部分のところで実施されている。自転車歩道通行可の規制と追越しのための右側部分はみ出し禁止の規制が1,900件台、次いで歩行者横断禁止の規制一時停止の規制、路側帯の規制の3種類の規制が1,000件を上廻り、その他の規制はすべて1,000件未満となっている。

表8-3 事故発生地点の交通規制実施状況

順位	規制種別	規制実施		規制実施率 ※ (%)
		延箇所数	構成率(%)	
1	駐(停)禁止	9,059	(31.0)	89.8
2	速度規制(40Km/h以下)	8,186	(28.0)	81.1
3	自転車歩道通行可	1,928	(6.6)	19.1
4	追越しのための右側部分のみ出し禁止	1,915	(6.5)	19.0
5	歩行者横断禁止	1,296	(4.4)	12.8
6	一時停止	1,229	(4.2)	12.2
7	路側帯	1,096	(3.7)	10.9
8	転回禁止	989	(3.4)	9.8
9	一方通行	884	(3.0)	8.8
10	車両通行禁止	634	(2.2)	6.3
11	指定方向外進行禁止	419	(1.4)	4.2
	⋮	⋮	⋮	⋮
	全 規 制	29,269	100	292.7

(注) 事故件数は10,092件である。

※印は事故発生地点に対する規制実施率

### 8-3 調査対象事故の事故類型別発生状況と交通規制実施状況との関連

事故類型別に発生状況と交通規制状況を表8-1によって細分してみると次のとおりである。

#### (1) 人対車両事故と交通規制

ア 「その他横断中」の事故は1,314件発生し、人対車両事故2,742件の約半数(47.9%)を占めているが、これらの事故発生地点では3,246件の規制(1事故平均2.47件の規制)が実施されている。



実施されている規制の上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)車禁止	1,065	32.8	81.1
2	2	速度規制	1,020	31.4	77.6
4	3	はみ禁	226	7.0	17.2
7	4	路側帯	168	5.2	12.8
3	5	自転車歩道通行可	136	4.2	10.4

である。

イ 横断歩道横断中の事故は626件発生し、人対車両事故2,742件の22.8%を占めているが、これらの事故発生地点では、2,111件の規制(1事故平均3.37件の規制)が実施されており、横断歩道設置場所では多くの規制が実施されていることを示している。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)車禁止	626	29.7	100.0
2	2	速度規制	588	27.9	93.9
3	3	自転車歩道通行可	177	8.4	28.3
5	4	歩行者横断禁止	147	7.0	23.5
4	5	はみ禁	135	6.4	21.6

である。

ウ 路側通行中の事故は285件発生し、人対車両事故2,742件の10.4%を占めているが、これらの事故発生地点では621件の規制(1事故平均2.17件の規制)が実施されており、この類型の事故発生場所にはあまり規制は実施されていないことを示している。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)禁止	215	34.6	75.4
2	2	速度規制	195	31.4	68.4
9	3	一方通行	41	6.6	14.4
7	4	路側帯	38	6.1	13.3
4	5	はみ禁	36	5.8	12.6

である。

エ 横断歩道付近横断中の事故は168件発生し、人対車両事故2,742件の6.1%を占めているが、これらの事故発生地点では517件の規制(1事故平均3.08件の規制)が実施されており、横断歩道横断中にはほぼ近い値を示している。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)禁止	166	32.1	98.8
2	2	速度規制	148	28.6	88.1
4	3	はみ禁	40	7.7	23.8
3	4	自転車歩道通行可	27	5.2	16.1
5	5	歩行者横断禁止	24	4.6	14.3

である。

## (2) 車両相互事故と交通規制

ア 追突事故は2,305件発生し車両相互事故6,964件の31.1%を占めているが、これらの事故発生地点では7,819件の規制(1事故平均3.39件)が実施されている。実施されている規制の上位5つを列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)禁止	2,305	30.0	100.0
2	2	速度規制	1,998	25.6	86.7
3	3	自転車歩道通行可	696	8.9	30.2
4	4	はみ禁	568	7.3	24.6
8	5	転回禁止	396	5.1	17.2



である。

イ 出合頭事故は1,999件発生し車両相互事故6,964件を占めているが、これらの事故発生地点では5,222件の規制（1事故平均2.61件の規制）が実施されており、このタイプの事故発生場所にはあまり規制が実施されていないことを示している。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐（停）禁止	1,585	30.4	79.3
2	2	速度規制	1,472	28.2	73.6
6	3	一時停止	673	12.9	33.6
9	4	一方通行	281	5.4	14.1
3	5	自転車歩道通行可	233	4.5	11.7

である。

ウ 右折時側面衝突事故は1,035件発生し、車両相互事故6,964件の14.9%を占めているが、これらの事故発生地点では3,340件の規制（1事故平均3.23件の規制）が実施されており、追突事故にほぼ匹敵する。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐（停）禁止	1,015	30.4	98.1
2	2	速度規制	926	27.7	89.5
3	3	自転車歩道通行可	274	8.2	26.5
4	4	はみ禁	244	7.3	23.6
5	5	歩行者横断禁止	174	5.2	16.8

である。

エ 左折時側面衝突事故は372件発生し、車両相互事故6,964件の5.3%を占めているが、これらの事故発生地点では1,224件の規制（1事故平均3.29件の規制）が実施されており、右折時側面衝突事故とほとんど同じである。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)車禁止	358	29.3	96.2
2	2	速度規制	322	26.3	86.6
4	3	はみ禁	104	8.5	28.0
3	4	自転車歩道通行可	91	7.4	24.5
5	5	歩行者横断禁止	66	5.4	17.7

である。

オ 正面衝突事故は351件発生し車両相互事故6,964件の5.0%を占めているが、これらの事故発生地点では876件の規制(1事故平均2.50件の規制)が実施されており、車両相互事故では最も規制が少ない。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)車禁止	287	32.8	81.8
2	2	速度規制	267	30.5	76.1
4	3	はみ禁	80	9.1	22.8
3	4	自転車歩道通行可	41	4.7	11.7
7	5	路側帯	39	4.5	11.1

である。

### (3) 車両単独事故と交通規制

車両単独事故は375件の事故が発生し、これらの事故発生地点で1,082件の規制(1事故平均2.89件の規制)が実施されており全事故平均とほぼ同様の数値となっている。上位5規制を列举すると、

順位		規制種別	延箇所数	規制構成率	規制実施率
全類型	本類型				
1	1	駐(停)車禁止	335	31.0	89.3
2	2	速度規制	310	28.7	82.7
4	3	はみ禁	87	8.0	23.2
3	4	自転車歩道通行可	64	5.9	17.1
5	5	歩行者横断禁止	57	5.3	15.2

である。

以上のように、事故発生地点（10,092件）に最も多く実施されている規制は、駐（停）車禁止と速度規制（40キロメートル毎時以下）の2つの規制で、次いで自転車歩道通行可、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、歩行者横断禁止が上位5位までの規制である。

これを事故類型別に細分して、事故発生地点に最も多く実施されているのは、駐（停）車禁止と速度規制（40キロメートル毎時以下）の2つの規制であることには変りはないが、次の事故類型では、別の規制が上位5位に記録されている。

「その他横断中」の事故発生地点では、路側帯、

「路側通行中」の事故発生地点では、路側帯、一方通行、

「追突」の事故発生地点では、転回禁止、

「出合頭」の事故発生地点では、一時停止、一方通行、

「正面衝突」の事故発生地点では、路側帯の規制となっており、道路幅員が狭く歩車道の区分がない道路が多いことがうかがえるし、これらの規制が特に必要であることが知られる。

## 9 人口集中地区における交通規制の事故抑止効果の検討

交通事故防止対策実施の効果は、道路構造、交通安全施設交通規制交通指導取締り等の諸施策が総合的に実施されてはじめてその効果があがるものである。このなかから交通規制のみをとりあげて、交通の事故抑止効果を検討することは難かしいことであり、特に交通事故の多い地点ほど多くの対策が実施されているなかから、交通規制の事故抑止効果を直接に求めること、また、交通規制の種類によっては順守率が良くないものがあることなどのいろいろな問題がある。

このことを認識しつつも、本章では、敢えて人口集中地区における調査対象の交通事故の発生地点に実施されている交通規制がいかに関与しているかなどについて、規制が実施されている地点（区間）と規制が実施されていない地点（区間）の交通条件（環境）を同じものと仮定し、主要な交通規制をとりあげて検討を試みた。

### 9-1 大型貨物自動車等通行止め

大型貨物自動車等通行止めの規制は、都市総合交通規制推進の一環として、特に生活道路での安全確保のために実施されることの多い規制で、5.5m未満の道路において一方通行規制とあわせて行なわれることが多い。

調査対象32都市の人口集中地区には、この規制が延長で871.2km実施されているが、これは32都市の同地区内の道路総延長に対して5.3%の規制率に相当する。

対象全事故のうち広場等で発生した事故52件を除いた10,040件を、事故発生場所の車道幅員別に分類すると、表9-1のように5.5m以上13m未満のところでもっとも多く、6,237件（62.1%）発生している。

表9-1 車道幅員別大型車事故発生状況

車道幅員	全事故件数	大型車事故		規制あり大型車事故		規制ありその他事故	
		件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
5.5m未満	1,578	6	0.4	0	0	167	10.6
5.5m以上	6,237	153	2.5	2	1.3	384	6.3
13m以上	2,225	106	4.8	1	0.9	36	1.7
計	10,040	265	2.6	3	1.1	587	6.0

- 注 1. 車道幅員0（広場等）で発生した事故52件を除く。
2. 大型車事故の構成率は車道幅員別の全事故件数に対する大型車事故件数の百分率である。
3. 規制あり大型車事故の構成率は車道幅員別の大型車事故件数に対する規制あり大型車事故件数の百分率である。
4. 規制ありその他事故の構成率は車道幅員別の全事故件数に対する規制ありその他事故の百分率である。

大型貨物自動車等通行止め規制が実施されている道路で、大型貨物自動車第1当事者となって発生した事故は5.5m以上の道路で2件、13m以上の道路で1件の計3件のみであり、この規制によって大型貨物自動車は、安全施設のもっと良く整備されている他の道路へ迂回していると思われること等から、この規制の事故抑止効果が大きいことを示していると思われる。

表9-2は、対象全事故ならびに大型貨物自動車第1当事者となった事故を類型別に比較したものである。

表9-2 大型貨物自動車等通行止め規制有無別事故発生状況

項目 事故類型		規制あり				規制なし			
		事故		うち大型車事故		事故		うち大型車事故	
		件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
人 対 車 両	路側通行中	28	4.7			257	2.7	1	0.4
	横断歩道横断中	33	5.6	1	33.3	593	6.2	14	5.7
	横断歩道付近横断中	11	1.9			157	1.7	2	0.7
	その他横断中	114	19.3			1,200	12.6	11	4.2
	その他	25	4.2			324	3.4	4	1.5
	小計	211	35.7	1	33.3	2,531	26.6	32	12.5
車 両 相 互	正面衝突	18	3.1			333	3.5	11	4.1
	追突	90	15.3			2,215	23.3	107	40.4
	出合頭	128	21.7			1,871	19.7	26	9.8
	左折側面	12	2.0	2	66.7	360	3.8	25	10.2
	右折側面	54	9.2			981	10.3	19	7.2
	その他	51	8.6			851	9.0	42	15.8
小計	353	59.8	2	66.7	6,611	69.6	230	87.5	

事故類型	規制あり				規制なし			
	事故		うち大型車事故		事故		うち大型車事故	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
車両単独								
防護柵等衝突	9	1.5			124	1.3	0	
その他	14	2.3			228	2.5	0	
小計	23	3.8	0		352	3.7	0	
踏切	3	0.5	0		8	0.1	0	
計	590	100.0	3	100.0	9,502	100.0	262	100.0

注：大型車事故は内数

この表からみると、大型貨物自動車が第1当事者となった事故は、全事故に比較して人対車両事故、出合頭事故、車両単独事航踏切事故は少ないが、追突事故左折時側面衝突事故が多い傾向がみられる。大型車に追突事故が多い原因としては運転席の座席位置が高いため注視点が遠方にかたより直前の認知がおろそかになること、左折時側面衝突が多い原因としては左側面の視認性が悪くかつ左折時の内輪差が大きいことがそれぞれ考えられる。

大型車が第1当事者になった事故265件のうち、人対車両事故33件（12.4%）、車両相互事故232件（87.6%）となっている。人対車両事故と車両相互事故のなかの出合頭事故（26件（9.8%）は構成率が低いが、追突事故107件（40.4%）、左折時側面衝突事故27件（10.2%）、車両相互その他42件（15.8%）は構成率が高い。

次に、この規制と最高速度410km/h以下の規制駐（停）車禁止規制の3種類の親制の組合せによる事故発生状況を比較してみた。（このように、ある規制と最高速度40km/h以下の規制、駐（停）車禁止規制の3つの組合せによる比較検討を本研究では3種類の規制の組合せという。以下同じ。）

大型貨物自動車等通行止め規制について3種類の規制の組合せを表9-3に示す。

表9-3 大型貨物自動車等通行止め規制と他の規制

規制の有無			A 構成率を基準 とした比率	B 推定事故件数 (A×10092)	C 実際の事故件数	事故件数比較 C/B
大型車 通行禁止	速度	駐(停)禁止				
○	○	○	0.0405	409	502	1.23
○	○	×	0.0065	66	33	0.50
○	×	○	0.0094	95	32	0.34
○	×	×	0.0015	15	23	1.53
×	○	○	0.6579	6,640	7,157	1.08
×	○	×	0.1062	1,071	490	0.46
×	×	○	0.1533	1,547	1,002	0.65
×	×	×	0.0247	249	853	3.43
事故件数構成率			1.0000	10,092	10,092	1.00
○ 5.8	○ 81.1	○ 86.1				
×	×	×				
×	94.2	×	18.9	×	13.9	

- (注) 1. 規制の有無欄の○印は規制あり, ×印は規制なし  
 2. 構成率を基準とした比率は各規制有無別構成率の積  
 3. 規制の有無下欄の事故件数構成率は当該規制の有無別の事故件数の構成率である。

同表の注2にも説明してあるように、構成率を基準とした比率は、各規制有無別構成率の積、すなわち3種類の規制とも実施されているところは、3種類の○印構成率の積で求めた。

積の総和は1となるが、このことは、3種類の規制がそれぞれ単独で実施されたと同じ事故抑止効果を持つと仮定した場合に、事故件数はこのような比率で発生するということをあらわしている。全事故10,092件をこの比率で案分したものが推定事故件数である。

これに対して、規制の組合せ有無別による実際の事故件数を次の欄に示してある。実際の事故件数を推定事故件数で除した数値を同表右欄に示しているが、この数値が1より大きいものは実際の事故が推定より多く発生していることをあらわしている。

大型貨物自動車等通行止め規制の有無による事故抑止効果を他の2つの規制との関連で求めるには、他の2つの規制有無の条件が同じで、この規制有無が違うものどうしを比較すればよい。表9-3でいえば1番目と5番目の行、2番目と6番目の行というように比較することになるが、その

結果、この規制は他の2つの規制とも実施していない道路に単独で実施しても事故抑止効果が少ないこと、他のいずれか一方の規制と組合せるには駐車禁止の方が事故抑止効果が大きいことを示している。

## 9-2 一方通行

一方通行の規制は、従来、市街地の道路網における渋滞箇所の緩和とこれによる容量の増大を目的として実施されているが、近年は前記の目的以外に都市における自動車交通総量の削減、および安全で機能的な交通の流れのパターンへの改善道路利用の合理的な配分などを目指す都市総合交通規制の一環とし、他の規制との関連において実施されることが多い。

32都市の人口集中地区における一方通行の規制は車道幅員13m以上の道路では93.5km、車道幅員13m未満の道路では1,016.5km、合計1,110km実施されている。

表9-4 一方通行規制

項目 車道幅員	全事故 件数	規制あり事故		道路 総延長	規制道路		規制なし道路 1km当り事故率
		件数	構成率		延長	1km当り 事故率	
5.5m未満	1,577	230	14.6	10,522.2	}1,016.5	2.32	1.37
5.5m以上 13m未満	6,237	616	9.9	4,853.8			
13m以上	2,225	38	1.7	991.6	93.5	1.14	6.81
広場等	52	—	—	—	—	—	—
計	10,092	884	8.8	13,677.6	1,110.0	2.32	1.67

- (注) 1. 1km当り事故率は2.79倍した値  
 2. 規制あり事故の構成率は車道幅員別の全事故件数に対する規制あり事故件数の百分率である。

対象全事故のうち、広場等で発生した事故52件を除いた10,040件を、発生場所の車道幅員別に分類すると、表9-4のように全事故規制ありとも5.5m以上13m未満の道路で発生した事故が最も多いが、幅員別規制あり道路で発生した事故の全事故に対する構成率は、5.5m以上14.6%、5.5m未満9.9%、13m以上1.7%で車道幅員の狭い道路ほど高い。

また、規制有無別の道路延長1km当り事故率をみると、規制あり2.22、規制なし1.68で規制



あり道路の事故率が若干高くなっている。これは、車道幅員13m未満の道路において事故件数が多いことに起因しているので、13m未満の道路で発生した事故7,815件（うち規制あり846件）について、事故類型別に全事故に対する規制あり道路で発生した事故の構成率を表9-5でみると、出合頭事故が20.2%で高く、この出合頭事故を除いて、車両相互事故は計の構成率（10.8）より低く、特に右折時側面衝突事故と正面衝突事故が低いという結果が得られた。このうち右折時側面衝突事故は60%が自転車事故であることからみても、一方通行の規制は、自転車を除いた車両相互の右折時側面衝突事故防止に効果があるとみなしてよいであろう。

表9-5 一方通行規制（車道幅員13m未満）

項目 事故類型		全事故件数	規制あり	
			事故件数	全事故に対する構成率
人 対 車 両	路側通行中	274	41	15.0
	横断歩道横断中	397	40	10.1
	横断歩道付近横断中	131	19	14.5
	その他横断中	1,180	123 (2)	10.4
	その他	294	38	12.9
	小計	2,276	261 (2)	11.5
車 両 相 互	正面衝突	302	23 (8)	7.6
	追突	1,495	126 (7)	8.4
	出合頭	1,356	274 (55)	20.2
	左折時側面衝突	256	27 (5)	10.5
	右折時側面衝突	693	44 (27)	6.3
	その他	596	59 (30)	9.9
	小計	4,666	553 (132)	11.9
車両単独		287	31 (1)	10.8
踏切		11	1	9.1
計		7,815	846 (135)	10.8

- (注) 1. 活弧内は自転車事故  
 2. 規制ありの全事故に対する構成率は事故類型別の全事故件数に対する規制あり事故件数の百分率

次に、3種類の組合せによる事故で比較したものを表9-6に示す。

表9-6 一方通行規制と他の規制

規制の有無			A 構成率を基準 とした比率	B 推定事故件数 (A×10092)	C 実際の事故件数	事故件数比較 C/B
一方通行	速度	駐(停)禁止				
○	○	○	0.0614	620	632	1.02
○	○	×	0.0099	100	86	0.86
○	×	○	0.0143	144	106	0.74
○	×	×	0.0023	23	22	0.96
×	○	○	0.6369	6,428	7,027	1.09
×	○	×	0.1028	1,037	437	0.42
×	×	○	0.1484	1,498	928	0.62
×	×	×	0.0240	242	854	3.53
事故件数構成率			1.0000	10,092	10,092	1.00
○ 8.8	○ 81.1	○ 86.1				
×	×	×				
	91.2	18.9	63.9			

注 表9-3と同じ

同表によれば、一方通行の規制を実施した道路では、他の2種類の組合せいかんにかかわらず、おおむね推定事故件数に近い事故が発生しているが、特に他の2種類の規制とも実施されていない道路に一方通行の規制を実施した場合（4行目と8行目の比較）にその効果が認められる。

### 9-3 転回禁止

転回禁止の規制は、歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときに実施される規制である。この規制が実施されている道路をみると、車道幅員13m以上の道路にほぼ限定される。

調査対象32都市では、転回禁止の規制はほとんど人口集中地区で実施されており、人口集中地区の規制実施は124区間170.2km（1区間平均1.37km）である。この規制を10区間以上実施しているのは札幌、仙台、福岡、北九州及び長崎の5都市、また延長10km以上実施しているのは長崎を除く前記4都市と宮崎の5都市である反面、大都市周辺の8都市では全く実施されていない。

人口集中地区内の幅員13m以上の道路延長は991.6kmであり、ここで2,225件の事故が発生しているがこれを1km当り事故率(2.79倍した値)は6.26件である。同じ方法で求めた11km当り事故率は、規制あり道路16.21件規制なし道路4.20件となっており、規制あり道路の事故率が高くなっている。

表9-7は、転回禁止場所で発生した事故の類型別発生件数と全事故に対する構成率、また幅員13m以上の道路で発生した事故件数を示したものであるが、類型別全事故に対して規制あり道路が10%以上を占める類型は、横断歩道横断中、追突、左右折時側面衝突及び車両単独事故である。

表9-7 転回禁止

項目 事故類型		全事故件数	規制あり		幅員13m以上の道路で発生した事故件数
			事故件数	全事故に対する構成率	
人 対 車 両	路側通行中	285	4	1.4	8
	横断歩道横断中	626	103	16.5	229
	横断歩道付近横断中	168	10	6.0	36
	その他横断中	1,314	57	4.3	131
	その他	349	19	5.4	28
	小計	2,742	193	7.0	432
車 両 相 互	正面衝突	351	18	5.1	47
	追突	2,305	396	17.2	809
	出合頭	1,999	80	4.0	246
	左折時側面衝突	372	42	11.3	104
	右折時側面衝突	1,035	131	12.7	306
	その他	902	89	9.9	196
小計	6,964	756	10.9	1,708	
車両単独		375	40	10.7	85
踏切		11	0	0	0
計		10,092	989	9.8	2,225

(注) 規制あり全事故に対する構成率は事故類型別の全事故件数に対する  
規制あり事故件数の百分率

しかし、いずれの類型とも事故原因が第1当事者の転回行動との関連はわからないので、転回禁止規制の効果は不明である。

なお表9-8に3種類の規制の組合せによる事故件数を求めているが、前記のような理由でこの規制の効果は不明である。

表9-8 転回禁止

規制の有無			A 構成率を基準 とした比率	B 推定事故件数	C 実際の事故件数	事故件数比較 C/B
転回禁止	速度	駐(停)禁止				
○	○	○	0.0684	690	632	0.92
○	○	×	0.0111	112	86	0.77
○	×	○	0.0159	161	106	0.66
○	×	×	0.0026	26	22	0.85
×	○	○	0.6298	6,356	7,027	1.11
×	○	×	0.1017	1,026	437	0.43
×	×	○	0.1468	1,482	928	0.63
×	×	×	0.0237	239	854	3.57
事故件数構成率			1.0000	10,092	10,092	1.00
○ 9.8	○ 81.1	○ 86.1				
×	×	×				
×	×	×				
×	×	×				
×	×	×				

注 表9-3と同じ

#### 9-4 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

追越しのための右側部分はみ出し通行禁止の規制（以下本節では「はみ禁」という）は、道路の左側部分の幅員が6m未満の道路のうち、追越し視距が十分とれない場所または区間、勾配の急な下り坂、道路幅員が急に狭くなる場所、または自動車交通量が多いか人家が密集しているため、追越しのため右側部分へはみ出すことが危険な場所または区間に実施される規制である。この規制の実施にあたっては、当該場所または区間の道路構造、大型車混入率、右側部分はみ出し通行に関連する交通事故の発生状況を十分勘案した上で実際には実施されている。

道路の左側部分の幅員が3mに満たない狭い道路では、事実上追越しが困難であること、同じく左側部分の幅員が6mを超える広幅員の道路では、右側部分にはみ出さないでも追越しが可能なため、本節でははみ禁の対象道路を、車道幅員5.5m以上13m未満の道路とした。

表9-9 追越しのためのはみ出し禁止

項目 事故類型		全事故件数	規制あり	
			事故件数	全事故に対する構成率
人 対 車 両	路側通行中	183	34	18.6
	横断歩道横断中	376	121	32.2
	横断歩道付近横断中	127	35	27.6
	その他横断中	833	207	24.8
	その他	173	37	21.4
	小計	1,692	434	25.7
車 両 相 互	正面衝突	238	78	32.9
	追突	1,419	513	36.2
	出合頭	1,185	178	15.0
	左折時側面衝突	239	89	37.2
	右折時側面衝突	666	216	32.4
	その他	559	127	22.7
	小計	4,306	1,201	27.9
車両単独		236	80	33.9
踏切		3	0	0
計		6,237	1,715	27.5

(注) 車道幅員5.5m以上13m未満の事故のみ

対象事故のうち、幅員5.5m以上13m未満の道路で発生した事故は表9-9に示されるように6,237件である。このうち、はみ禁の規制あり道路で発生した事故は1,715件である。調査対象都市の人口集中地区には幅員5.5m以上13m未満の道路が4853.8kmあるが、このうち826.6km(規制率17.0%)にはみ禁の規制が実施されている。

規制有無別の道路延長1km当り事故率にすると、規制あり5.79件、規制なし3.13件となり、規制あり道路の事故率が規制なし道路のほぼ2倍となっている。これは、さきにも述べたように、この規制実施場所または区間が、もともと交通事故の発生しやすいところであるためと思われる。

表9-9によれば、はみ禁規制が実施されている場所で27.5%の事故が発生しているが、類型別では横断歩道横断中の事故、正面衝突、追突、左右折時側面衝突ならびに車両単独事故は構成率

が30%を上廻っている。なかでもはみ禁規制の実施によって、最も減少を期待される正面衝突事故が32.9%と高率を占めたことは問題が大きい。

現実には、この規制を守らない運転者が多数存在することをこの結果は示しており、危険場所または区間での重点取締りが必要であろう。

また、表9-10は、他の規制と同様、この規制と他の2種類の組み合わせによるはみ禁規制の効1果を求めようとした表である。

表9-10 追越しのためのはみ出し禁止

規制の有無			A 構成率を基準 とした比率	B 推定事故件数	C 実際の事故件数	事故件数比較 C/B
はみ禁	速度	駐(停)禁止				
○	○	○	0.2093	1,305	1,560	1.20
○	○	×	0.0235	147	29	0.20
○	×	○	0.0382	238	121	0.51
○	×	×	0.0043	27	5	0.07
×	○	○	0.5511	3,437	3,126	0.91
×	○	×	0.0619	386	295	0.76
×	×	○	0.1004	626	720	1.15
×	×	×	0.0113	71	381	1.37
事故件数構成率			1.0000	6,237	6,237	1.00
○ 27.5	○ 84.6	○ 89.9				
×	×	×				
×	×	×				

(注) 1. 車道幅員5.5m以上13m未満の事故のみ

2. 表9-3に同じ

同表によれば、幅員5.5m以上13m未満の道路では、はみ禁規制あり道路で27.5%の事故が発生しているが、規制の組合せによれば、事故件数比較の欄で3種とも規制のない道路では5.37で予想を最も上廻り、次いで3種の規制ともある道路、駐(停)車禁止規制のみの道が指数1を上廻っている。特に3種類とも規制のある道路では、規制あり道路で発生した正面衝突事故78件のうち69件(88.5%)の事故が発生しているので、はみ禁規制を実施してもなお、追越しのための右側部分はみ出しの違反が多く行なわれていることも考えられるので、今後、交通量の多い区間では、道路を拡幅して中央分離帯を設置する等の別の対策を検討すべきだと思う。

## 9-5 自転車歩道通行可

自転車歩道通行可の規制は、自転車の車道通行が危険であると認められ、かつ、歩行者の交通量からみて自転車の歩道通行により歩行者の通行に特に支障がないと認められる区間について行なわれるものである。自転車歩道通行可の区間内にこれと交わる道路がある場合においては、これを横断する自転車に対し一時停止の励行を指導する等、自転車の安全について十分な配慮を行った上で規制が実施されている。

昭和51年中に全国で発生した自転車に関係した事故（以下自転車事故という）の構成率は16.6%であるが今回調査対象にした32都市全域の自転車事故の構成率は15.6%で全国平均よりやや低い。

自転車の普及状況に関する資料は、都道府県単位にも市町村単位にも全く見当たらないといってもよいほどであるが、非常に格差があるようである。事実、自転車事故の構成率からだけを見ても、今回の32都市のなかでも一宮市の31.6%から最低長崎市の3.2%と大きくばらついている。ところが歩道設置延長に対する自転車歩道通行可の規制実施率をみると、一宮市が31.6%でほぼ32都市平均であるのに対し、長崎市は0.5%であるという結果が示すように、歩車道区分のある道路のみ適用されるこの規制の効果測定にあたっては歩道の有無、自転車歩道通行可の規制の有無ならびに都市構造等についても十分配慮しなければならない。

自転車の保有台数は、昭和30年代後半頃から一時、横ばいないし次第に減少する傾向が見られたが、昭和45年頃から盛り上りを見せたバイコロジー運動を契機として、自転車が通勤、通学、買物の足として再認識されるようになりつつあり、現在では推定4,000万ないし5,000万台といわれている。

ところが、道路利用者という見地から自転車をみると、一般に歩行者と同じ交通弱者の立場にありながら、他の車両と同じ車道の左側端を通行するように義務付けられており、昭和45年以降交通事故による死者数が年々大幅に減少しているなかにあっても、自転車乗車中の死者はわずかしこ減少していない。このため都市を中心に自転車歩道通行可の規制をはじめ、自転車専用通行帯の指定など徐々にではあるが自転車が安全に通行できる環境が整備されつつある。

しかし、他の道路利用者に対する対策ほど顕著な成果が挙っていないというのが実情であろう。

人口集中地区内で発生した事故のうち、対象全事故（10,092件）を道路環境、事故種別で分類したものを表9-11に示す。

表9-11 道路環境別自転車事故発生状況

区分	道路環境 事故種別	歩道あり		路側帯あり	歩道・路側帯 共になし	計
		規制あり	規制なし			
道路延長(Km)		803.3	1,586.0	202.2	3,253.9	5,845.4
事故 件 数	自転車事故 (構成率)	277 (14.4)	704 (15.8)	158 (19.8)	723 (24.9)	1,862 (18.5)
	その他事故 (構成率)	1,651 (85.6)	3,760 (84.2)	642 (80.2)	2,177 (75.1)	8,230 (81.5)
	計 (構成率)	1,928 (100.0)	4,464 (100.0)	800 (100.0)	2,900 (100.0)	10,092 (100.0)
Km事 当故 り率	自転車事故	0.96	1.24	2.18	0.62	0.89
	その他事故	5.73	6.62	8.86	1.87	3.93
	計	6.70	7.85	11.04	2.49	4.82

(注) 1. 道路延長は人口集中地区道路延長のうち、車道幅員5.5m未満の道路を除いた全延長である。

2. 事故率は  $\frac{\text{事故件数}}{\text{道路延長}} \times 2.79$  で算出したもの

同表によれば、自転車事故は1,862件で全事故の18.5%を占めるが、このうち、歩道があり、かつ自転者歩道通行可の規制が実施されている道路上で発生した自転車事故は277件発生している。さらに歩車道区分路側帯といった道路環境の有無別に、自転者事故の発生状況をその他事故の発生状況を比較すると、自転車事故の構成率は歩道あり、規制ありの道路では14.4%であり、他の道路環境の構成率に比較して最も低くなっており、自転車歩道通行可の規制歩道路側帯の設置が自転車事故防止にそれなりの効果をあらわしていることを示している。

つぎに、道路延長1km当り事故率を同表でみると、歩道路側帯がともにない道路の1km当り事故率が最低になっている。この事故率の母数となる道路延長は、32都市の人口集中地区道路総延長から幅員5.5m未満の道路を除いた、道路延長であることと、自転車の走行実態がわからないことによる、みせかけの数値がこの結果を示したものであろうと考えている。

表9-12は事故当事者間の関係による事故類型別の発生状況を示したものである。



表9-12 事故類型別自転車事故発生状況

事故種別 事故類型	自転車事故			その他事故		
	規制あり	規制なし	規制あり 構成率	規制あり	規制なし	規制あり 構成率
人対車両	0	12	0	375	2,355	13.7
車両相互	276	1,559	15.0	1,213	3,916	23.6
車両単独	1	14	6.7	63	297	17.5
踏切	0	0	0	0	11	0
計	277	1,585	14.9	1,651	6,579	20.1

同表では自転車事故1,862件のうち、人対車両事故が12件、車両相互事故が1,835件、車両単独事故が15件発生している。これらの自転車事故のなかで規制あり道路で277件発生しているが、うち車両相互事故が276件、車両単独事故が1件発生している。自転車事故の事故類型別の規制あり構成率は車両相互事故15.0%、車両単独事故6.7%（人対車両と踏切は0）である。ところが自転車事故以外の事故では、規制道路で踏切を除いて（踏切は0件）かなりの事故が発生しており、この面からみても自転車歩道通行可の規制が自転車事故防止に効果があるといえる。なお、自転車が歩道を通行することによる人対自転車事故が心配されたが、対象事故のなかでは1件も発生していない。

規制あり道路で発生した自転車事故は、277件のうち276件が車両相互事故であるため、車両相互事故を類型でさらに細分してみたものが表9-13である。

同表によると、車両相互事故のうち事故類型別の件数が最も多い自転車事故は出合頭事故であり、その他右折左折という順に多いが、全事故に対する事故類型別構成率では、その他（48.9%）出合頭（39.0%）、左折、右折の順になっており、追突事故のみが2.6%で非常に低率となっている。

次に自転車事故のなかで、自転車歩道通行可の規制あり道路で発生した自転車事故の類型別件数ならびに構成率をみると、件数では出合頭、右折、その他が多く、構成率では左折、右折、追突が高くなっており、件数、構成率とも正面衝突は少ない。

また、自転車歩道通行可の規制と他の2種類の規制との関連でみると、表9-14に示すように、この規制は速度との組合せまたは自転車歩道通行可のみを実施したときの事故抑止効果が大きいと

いえよう。

表9-13 車両相互事故類型別事故発生状況

事故種別 事故類型	全事故件数	自 転 車 事 故				その他事故
		件 数	全事故のな かの構成率	規 制 あり		その他事故の なかの規制あり 構成率
				件 数	自転車事故の なかの構成率	
正 面 衝 突	3 5 1	8 2	2 3.4	3	3.7	1 4.1
追 突	2,0 3 5	6 5	2.6	1 2	1 8.5	3 0.5
出 合 頭	1,9 9 9	7 8 0	3 9.0	1 0 0	1 2.8	1 0.9
左折時側面衝突	3 7 2	1 2 8	3 4.4	3 1	2 4.2	2 4.6
右折時側面衝突	1,0 3 5	3 3 9	3 2.8	6 6	1 9.5	2 9.9
そ の 他	9 0 2	4 4 1	4 8.9	6 4	1 4.5	1 9.5
計	6,9 6 4	1,8 3 5	2 6.3	2 7 6	1 5.0	2 3.6

表9-14 自転車歩道通行可規制と他の規制の組合せ

規 制 の 有 無			構成率を基準 とした比率	推定事故件数	実際の事故件数	事故件数比較
自 転 車 歩道通行可	速 度	駐(停)禁止				
○	○	○	0.1334	1,3 4 6	1,7 2 4	1.28
○	○	×	0.0215	2 1 7	1 5	0.07
○	×	○	0.0311	3 1 4	1 8 1	0.58
○	×	×	0.0050	5 1	8	0.16
×	○	○	0.5649	5,7 0 1	5,9 3 5	1.04
×	○	×	0.0912	9 2 0	5 0 8	0.55
×	×	○	0.1316	1,3 2 8	8 5 3	0.64
×	×	×	0.0213	2 1 5	8 6 8	4.04
事故件数構成率			1.0000	1 0,0 9 2	1 0,0 9 2	1.00
○ 19.1	○ 81.1	○ 86.1				
×	×	×				
	×	×				

(注) 表9-3に同じ

## 9-6 歩行者用道路

歩行者用道路の規制は、生活道路（住居地域等において、もっぱら日常生活の用に供し、かつ、通過交通の少ない道路の区間）や幹線道路（準幹線道路を含む）でも、特定の日時、場所に歩行者が集中し、車両の交通を禁止してもその周辺道路に著しい渋滞を生ずる恐れのないところに実施されるもので、この規制によって歩行者は車両通行のない道路を安心して通行できることになっている。

表9-15 歩行者用道路規制実施状況

道路の区分	人口集中地区現在数		1箇所(区間) 平均延長(m)	事故件数	延長1Km 当り事故率
	箇所(区間)	延長(m)			
遊歩道・歩行者天国	61	15,600	256	8	1.42
買物道路	274	46,100	168	34	2.06
遊び道路	235	32,800	140	7	0.59
通学・通園路	1,540	394,600	256	95	0.67
通勤道路	47	20,900	445	4	0.53
3.5m未満道路	132	22,900	173	1	0.12
その他	98	21,100	215	6	0.79
計	2,387	554,000	232	155	0.78

(注) 延長1Km当り事故率は  $\frac{\text{事故件数}}{\text{道路延長}} \times 2.79$  で算出したもの

調査対象32都市の人口集中地区には、表9-15に区分されるような種々の歩行者用道路の規制が2,387箇所(区間)延長554km実施されているが、その71.2%は通学、通園路となっており、次いで買物道路、遊び道路の延長が長い。また、一箇所(区間)当りの道路延長では、通勤道路が最も長く、次いで遊歩道歩行者天国、通学・通園路が長い。

歩行者用道路では、原則として自転車以外の車両の通行は禁止されているが、自転車以外の車両であっても、沿道の車庫への出入、貨物の集配等、やむを得ない交通については、所轄警察署長が発行する通行許可証を持つ車両に限って歩行者に注意して徐行すれば、当該歩行者用道路を通行することができる。

このため、この調査のため対象した交通事故のなかにも表9-15に見られるように通学・通園

表9-16 歩行者用道路で発生した事故の類型別件数

道路の区分 事故類型		遊歩 行者 歩天 道国	買 物 道 路	遊 ぎ 道 路	通 通 学 園 路 路	通 勤 道 路	3.5 m 未 満 道 路	そ の 他	計
人 対 車 両	路側通行中	2	3	0	6	0	1	0	12
	横断中	3	8	1	18	2	0	2	34
	その他	0	1	0	4	0	0	0	5
	小計	5	12	1	28	2	1	2	51
車 両 相 互	正面衝突	0	0	0	(2) 6	0	0	0	(2) 6
	追突	2	5	1	6	1	0	0	15
	出合頭	(1) 1	(9) 12	(4) 4	(17) 32	0	0	(1) 3	(32) 52
	左折時側面	0	0	0	(2) 5	0	0	0	(2) 5
	右折時側面	0	1	0	(4) 5	0	0	0	(4) 6
	その他	0	(2) 3	(1) 1	(5) 8	(1) 1	0	(1) 1	(10) 14
	小計	(3) 3	(11) 21	(5) 6	(30) 62	(1) 2	(0) 0	(2) 4	(50) 98
車 両 単 独	防護柵等衝突	0	1	0	0	0	0	0	1
	その他	0	0	0	5	0	0	0	5
	小計	0	1	0	5	0	0	0	6
踏切		0	0	0	0	0	0	0	0
計		8	34	7	95	4	1	6	155

注：括弧内は自転車事故で内数

路で95件をはじめとして全数で155件の事故が発生している。ちなみに32都市の人口集中地区の交通事故発生件数28,127件のうち対象事故は10,092件であり、対象事故以外の事故もこれと同率で歩行者用道路で事故が発生していると仮定して、同表の事故件数を2.79倍した事故件数を規制延長で割ると、歩行者用道路1km当り事故率となり、事故率は買物道路が最も高く、3.5m未満の道路が最も低い。

歩行者用道路で発生した事故の道路区分別、事故類型別発生件数は表9-16に示すように人対車両事故が51件、車両相互事故が98件（うち自転車事故50件）、車両単独事故が6件発生している。

歩行者用道路では、原則として自転車以外の車両は通行を禁止されており、かつ、許可された車両も歩行者に注意して徐行することになっているわけであるから、事故が発生すること自体が理解しにくいことである。しかし、現実には歩行者用道路で1km当り1件弱（0.78件）の事故が発生しており、32都市の人口集中地区道路延長1km当り事故率1.72件（歩行者用道路規制の有無に関係なく算出）に比較すれば歩行者用道路での事故は2分の1以下になっているが、前記の条件を考慮すれば、むしろ予想を上廻っている。これは、本研究では交通事故発生地点が交差点の場合、交差する一方の道路に歩行者用道路の規制が実施されていれば他の交差道路に歩行者用道路の規制がない場合でも、規制ありとして計上したため規制あり道路で発生した事故が予想を上廻ったものである。したがって、歩行者用道路の事故抑止効果を求めるには、この規制が実施されていない交差道路との交差点で発生した事故を完全に分離することが必要であるが、今回の調査では、これを行わなかったため、この規制については実態を示すにとどめた。

まず、歩行者用道路の規制ありとして計上された事故を類型別に検討してみると、人対車両事故では、自転車と歩行者の事故が1件もないのが第1の特徴といえる。しかし、人対車両事故を歩行者の事故発生時の行動別にみると、路側通行中の事故が横断中の事故に比較して36%を占め、同じく規制の実施されていない道路の13%に比較して約3倍になっていることは注目される。

車両相互事故では出合頭事故が52件（うち自転車関係事故32件）で最も多く、次いで追突事故15件（同0件）、その他事故14件（同10件）、正面衝突事故6件（同2件）、右折時側面衝突事故6件（同4件）、左折時側面衝突事故5件（同2件）の順となっており、追突事故を除いて自転車関係事故が多い。このうち出合頭事故と右左折時側面衝突事故はすべて交差点事故であり、一方の道路は歩行者用道路の規制が実施されていない交差点で発出したものである。

車両単独事故は、2輪車の転倒事故4件、駐車車両衝突事故1件となっている。

## 9-7 指定方向外進行禁止（右折および右折直進禁止）

指定方向外進行禁止の規制は、幹線道路の交通に対して実施するためのものと、それ以外の道路の交通に対して実施するためのものに分けて考えるのがよいと思う。

本節では、種々の指定方向外進行禁止のうち右折禁止の規制と右折および直進禁止の規制の2種類の規制が実施されているものを規制ありとしているが、実質的には幹線道路では右折禁止、それ以外の道路では右折および直進禁止の規制が多いようである。

この規制が実施されている場所で発生した交通事故は288件であるが、このうち272件は右折禁止の場所で発生している。

指定方向外進行禁止規制が実施されている場所で発生した事故の類型別件数および全事故に対する構成率は表9-17に示すとおりである。表によれば、件数としては追突事故が多く、同じ類型内の構成率としては横断歩道横断中の事故および追突事故が高いが、右折時側面衝突の事故も35件発生している。

表9-17 指定方向外進行禁止規制有無別、事故類型別事故件数

事故区分 事故類型		全事故	規制有	
			件数	構成率
人対車両事故	横断歩道横断中	626	27 (27)	4.3
	横断歩道付近横断中	168	5 (5)	3.0
	その他横断中	1,314	23 (23)	1.9
	その他	634	4 (4)	0.6
	小計	2,742	59 (59)	2.2
車両相互事故	追突	2,305	100 (92)	4.3
	出合頭	1,999	49 (47)	2.5
	左折時側面衝突	372	11 (10)	3.0
	右折時側面衝突	1,035	35 (33)	3.4
	その他	1,253	27 (24)	2.2
	小計	6,964	222 (206)	3.2
車両単独事故		375	7 (7)	1.9
踏切事故		11	0	0
計		10,092	288 (272)	2.9

(注) 括弧内は右折禁止規制場所の事故

交差点事故の場合、いずれかの進行方向にこの規制が実施されていれば規制ありとしているので、右折時側面衝突事故がすべて一方の車両の規制違反とはいえないので、この結果から指定方向外進行禁止の事故抑止効果を求めることはできないのは残念であるが、交通の実態としてはこの規制は信号機の有無にかかわらず、交通量ならびに右折需要の多い交差点で右折専用車線を設定するだけの車道幅員のない幹線道路、ならびに細街路から幹線道路への出口にあたる信号機のない交差点における交

通の流れを良くし、あわせて事故防止に相当の効果を持つものと思料される。

## 9-8 歩行者横断禁止

歩行者横断禁止の規制は、歩車道が分離されている4車線以上の幹線道路で、車両の交通量が比較的多く、適当な間隔に信号機のある横断歩道が設置されているような道路に実施されるもので、この規制によって歩行者の安全を確保すると同時に、幹線道路を走行中の車両に対しても急制動による追突事故の防止にも役立っていると思われる。

調査対象32都市には全域で延長177.1kmの区間にこの規制が実施されているが、人口集中地区にはこのうち172.4km(97.3%)実施されている。

都市別の規制実施状況では、福岡、北九州の2都市が規制延長30km以上、次いで長崎、佐世保の2都市が同じく10km前後で延長距離は長い、その他の都市ではおおむね5km未満の都市が多く、全くこの規制が実施されていない都市が5都市あるというように、都道府県による格差がみられる。

調査対象事故のうち、人対車両事故の歩行者横断禁止規制の有無別、事故類型別、横断場所、車道幅員を表9-18に示す。

人対車両事故2,742件のうち、事故類型で路側通行中、横断歩道横断中および人対車両その他事故は歩行者横断禁止規制に直接関係がないと思われるので、ここでは主として横断歩道付近横断中およびその他横断中の2つのタイプの事故(1,482件)について検討した。

人対車両事故全体(2,742件)では、この規制が実施されている道路で280件(10.2%)の事故が発生しているが、事故類型別では横断歩道横断中が626件のうち規制あり道路で147件で23.5%、同様に横断歩道付近横断中14.3%、その他8.4%、その他横断中6.0%、路側通行中1.1%となっており、横断歩道横断中の事故が非常に高い。歩行者横断禁止規制が実施されている道路の区間であっても、横断歩道上は規制が適用除外になっている場所であるから、歩行者横断中の事故が発生しても、これを歩行者横断禁止規制の有無によって比較しても意味がない。路側通行中およびその他についても、歩行者の道路横断行為がないので同様なことが考えられる。

表9-18 歩行者横断禁止（人対車両事故）

横断場所別 車道幅員別		事故類型 (人対車)		路側 通行中	横断歩道 横断中	横断歩道付 近横断中 *	その他横断 中 *	人対車 その他	計	
		歩行者 横断 禁止 規制	あり なし							
横断場所別	車両の かけから	あり			13	8	26		47	
		なし			63	45	428		536	
	その他	あり			133	16	53		202	
		なし			416	99	806		1,321	
	該当なし	あり	3			1		0	27	31
		なし	282			0		1	322	605
車道幅員別	5.5m未満	あり			0	2	0	1	1	4
		なし			91	19	4	346	120	580
	13m未満	あり			1	55	11	32	13	112
		なし			182	321	116	801	160	1,580
	13m以上	あり			2	90	13	46	10	161
		なし			6	139	23	85	18	271
	広場等	あり			0	0	0	0	3	3
		なし			3	0	1	3	24	31
計	あり	3			147	24	79	27	280	
	なし	282			479	144	1,235	322	2,462	
	計	285			626	168	1,314	349	2,742	

(注) 表中の\*印は横断禁止規制に直接関係ある事故類型

横断歩道付近横断中およびその他横断中の2つのタイプの事故について検討することにしたのはこのためである。この2つのタイプ事故のなかで規制あり道路で発生した事故の構成率は、表9-19で示すように横断歩道付近横断中が14.3%、その他横断中が6.0%であり、道路延長1km当り事故率はそれぞれ0.39及び1.28となっている。調査対象32都市の人口集中地区における道路延長1km当り平均事故率1.72に比較して、その他横断中はあまり低いとはいえない。



表9-19 規制あり事故の構成率・事故率

事故類型	構成率	道路延長1Km当り事故率
横断歩道付近横断中	14.3	0.39
その他横断中	6.0	1.28

(注) 事故率の算出は歩行者用道路に同じ

歩行者の横断場所をみると、規制ありで車両のかげからというのが2つの類型を通じて34件あるがその大部分は駐車車両または渋滞信号待ちの停車車両のかげからの横断であり、車道幅員別では、規制が実施されている道路の幅員別構成が不明のためはっきりしない点もあるが、表9-18でみる限りでは、規制ありは幅員13m以上の比較的幅員の広い道路で2つの類型の事故が多く発生している。なお、今後歩行者横断禁止規制の実施有無による事故を検討する際には、歩車道区分の有無、防護柵の有無ならびに規制実施道路の幅員構成等についても、基礎資料として調査することが必要である。

自動車安全運転センターが昨年度実施した交通事故多発交差点の実態調査の際にも、歩行者横断禁止の規制が実施されている道路を横断している歩行者を数多く見かけており、防護柵またはフェンス付中央分離帯の設置によって、物理的に横断しにくくする以外、歩行者に対する規制のむづかしさを指摘しているが、本年の現地調査の際にも同様のことを痛感した。

## 9-9 速度規制

速度規制は、都市総合交通規制の推進等もあって、都市内道路は最高速度40キロメートル毎時の指定が多い。

本研究では、道路の最高速度を法定（60キロメートル毎時）から20キロメートル毎時まで5段階に分類し、最高速度別の道路延長、事故件数等から、速度規制の効果を判定しようと試みた。

調査対象32都市の人口集中地区の道路総延長を最高速度別に分類すると、表9-20に示すよ

表9-20 最高速度規制別事故率

最高速度 Km/h	法定	50	40	30	20	計
事故件数	1,525	385	6,168	1,613	401	10,092
道路延長 Km	8,671.6	231.1	5,293.9	1,465.2	705.8	16,367.6
道路延長1km 当り事故率	0.491	4.648	3.250	3.069	1.585	1.721
#	0.600		3.058			1.721

(注) 1km当りの事故率は2.79倍した値。

うに、道路延長では法定速度が最も長く、以下、40キロメートル毎時、30キロメートル毎時、20キロメートル毎時、50キロメートル毎時の順になっているが、事故件数では法定速度が30キロメートル毎時に次いで3番目となっている。

したがって、道路延長1km当り事故率は、法定の0.491が最も低いのが、最高速度50キロメートル毎時以下に指定した道路では、指定速度が低いほど事故率も低くなっている。

次に最高速度別の事故類型別事故発生件数の構成率でみると、表9-21に示すように人対車両

表9-21 最高速度規制

最高速度 事故類型		法定		50Km		40Km		30Km		20Km		計	
		件数	構成率	数 件	構成率	数 件	構成率	数 件	構成率	数 件	構成率	数 件	構成率
人 体 車 両	路側通行中	86	5.6	4	1.0	107	1.7	66	4.1	22	5.5	285	2.8
	横断歩道横断中	29	1.9	9	2.3	498	8.1	84	5.2	6	1.5	626	6.2
	# 付近横断中	16	1.0	4	1.0	110	1.8	33	2.0	5	1.2	168	1.7
	その他横断中	263	17.2	31	8.1	655	10.6	273	16.9	92	22.9	1,134	13.0
	その他	128	8.4	6	1.6	131	2.1	59	3.7	25	6.2	349	3.5
小計		522	34.2	54	14.0	1,501	24.3	515	31.9	150	37.5	2,742	27.2

最高速度 事故類型		法定		50Km		40Km		30Km		20Km		計	
		件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
車 両 相 互	正面衝突	63	4.1	21	5.5	181	2.9	69	4.3	17	4.2	351	3.5
	追突	152	10.0	155	40.3	1,764	28.6	211	13.1	23	5.7	2,305	22.8
	出合頭	486	31.9	45	11.7	902	14.6	424	26.3	142	35.4	1,999	19.8
	左折時側面衝突	33	2.2	17	4.4	263	4.3	51	3.2	8	2.0	372	3.7
	右折時側面衝突	65	4.3	44	11.4	755	12.2	145	9.0	26	6.5	1,035	10.3
	その他	141	9.2	40	10.4	552	8.9	143	8.9	26	6.5	902	8.9
	小計	940	61.6	322	83.6	4,417	71.7	1,043	64.7	242	60.3	6,964	69.0
車 両 単 独	駐車車両衝突	3	0.2	1	0.3	21	0.3	5	0.3	1	0.2	31	0.3
	その他	53	3.5	8	2.1	227	3.7	48	3.0	8	2.0	344	3.4
	小計	56	3.7	9	2.4	248	4.0	53	3.3	9	2.2	375	3.7
踏切		7	0.5	0	0	2	0.3	2	0.1	0	0	11	0.1
計		1,525	100.0	385	100.0	6,168	100.0	1,613	100.0	401	100.0	10,092	100.0

事故は法定、30キロメートル毎時、及び20キロメートル毎時の道路が構成率が高く、特に法定の道路では路側通行中、その他、20キロメートル毎時の道路では路側通行中、その他横断中の構成率が高い。

車両相互事故は、50キロメートル毎時の道路が構成率が高いが、特に法定の道路では出合頭、50キロメートル毎時に道路では追突、20キロメートル毎時の道路では出合頭の事故率がそれぞれ高い。

道路形状別にみると、表9-22に示すように、交差点では法定の道路を除いて、規制された最高

表9-22 最高速度規制

最高速度 (Km/h)		法定	50	40	30	20	計
道路形状							
交差点	事故件数	748	151	2,880	839	225	4,843
	構成率	49.1	39.2	46.7	52.0	56.1	48.0
交差点 付近	事故件数	197	88	1,333	275	59	1,952
	構成率	12.9	22.9	21.6	17.1	14.7	19.3

最高速度 (km/h) 道路形状		法定	50	40	30	20	計
		その他	事故件数	580	146	1,955	499
	構成率	38.0	37.9	31.7	30.9	29.2	32.7
計	事故件数	1,525	385	6,168	1,613	401	10,092
	構成率	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自転車事故 件数 (内数)	事故件数	323	38	972	389	140	1,862
	構成率	21.2	9.9	15.8	24.1	34.9	18.5

速度が低いほど構成率が高くなる傾向がみられるが、交差点付近では同じく法定の道路を除いて最高速度が高い道路ほど構成率が高い傾向がみられる。その他道路では法定の道路を含めて、最高速度が高い道路ほど構成率が高い。

なお、自転車事故は、法定の道路を除いて最高速度が低いほど構成率が高いが、特に20キロメートル毎時の道路では、発生した事故の3分の1強が自転車事故、さらに401件から自転車事故140件を引いた残りの半数以上が歩行者事故（150件）となっており、20キロメートル毎時の規制が歩行者、自転車等交通弱者中心の道路であるという実態を反映している。

調査対象32都市の交通違反取締り状況をみると、駐停車禁止等を除いた動的違反の50%強を最高速度違反が占めているが、最高速度違反の実態からみると取締りを受けたものは氷山の一角に過ぎないともいわれており、さらに取締りを実施する道路は、ほとんど最高速度40キロメートル毎時以上の幹線道路に限定されているようにも思われるが、本節の各構成率は、30キロメートル毎時以下の道路においても交通弱者保護のための取締りの必要性があることを示唆している。

## 9-10 駐（停）車禁止

都市がかかえている問題のなかで、駐車の問題は極めて重要な交通政策であり、駐車対策は市民の日常生活に直結した政策としてとりあげられている。

駐（停）車禁止の規制は、都市内における駐車問題を解決するための一つの方法ではある。しかし現実に多数の駐車需要がある限り、路外の駐車施設との関連においてパーキングメーター等ある程度の駐車余地を残しておかなければ、駐車違反の取締りにも限界があり、完全な規制効果を期待することはできないが、幹線道路の駐（停）車禁止の規制は、安全にして、円滑な道路交通という道路本来の機能を確保する上で絶対に必要なものである。

駐（停）車禁止規制のなかで主流をなすものは駐車禁止であり、それも道路の両側を同時に駐車禁止規制が実施されている例が非常に多い。表9-23は、調査対象都市の人口集中地区内における駐（停）車禁止規制の実態を示したもので、ここに規制なしとされた道路のなかには、幅員が狭

表9-25 駐（停）車禁止

規 制 項 目	駐 停 車 禁 止		駐 車 禁 止			規 制 な し
	片 側	両 側	片 側	両 側	区 域	
箇 所 数	137	150	469	6,425	64	—
道 路 延 長	76.6	114.0	206.9	4,207.8	821.8	1,094.05
1 箇 所 当 り 延 路 延 長	0.56	0.76	0.44	0.65	12.84	—
事 故 件 数	50	342	156	7,049	1,096	1,399
1 当 り 事 故 率	1.81	8.37	2.09	4.67	3.71	0.36

(注) 交差点で発生した事故で駐停車禁止の規制と駐車禁止の規制がそれぞれ実施されている場合には、駐停車禁止規制のみ計上した。

いため駐車両の右側の道路幅が3.5m以上の余地がなくなる無余地駐車禁止道路に該当し、駐車禁止規制がなくても駐車が禁止されている道路もかなり含まれているはずである。

駐（停）車禁止の規制が実施されている道路では、両側駐車禁止の道路が箇所数も道路延長も最大であるが、近年、都市総合交通規制の推進によって区域内駐車禁止とする傾向がみられる。

また各規制種類別にみた道路延長1km当り事故率では駐停車禁止場所（両側）の8.37件が最も高く、駐車禁止も含めて道路の両側に規制が実施されている道路の事故率が高い。

対象事故1,009,2件が発生した道路を幅員別に駐（停）車禁止有無別に示したものが表9-24

表9-24 駐（停）車禁止

規 制 幅 員	駐 停 車 禁 止		駐 車 禁 止		規 制 な し	
	事故件数	構 成 率	事故件数	構 成 率	事故件数	構 成 率
5.5m 未 満	16	4.1	907	10.9	655	46.8
5.5m 以上 13m 未 満	189	48.2	5,415	65.3	633	45.3
13m 以上	187	47.7	1,961	23.6	77	5.5
そ の 他	0	0	18	0.2	34	2.4
計	392	100.0	8,301	100.0	1,399	100.0

である。この表は事故発生場所の幅員ということで、直接に規制有無別の幅員別構成を示したものであるが、事故の実態からみる限りでは、道路幅員別の事故発生状況をみると、駐（停）車禁止の規制道路では幅員5.5m以上の道路が、規制なし道路では幅員5.5m未満の道路がそれぞれ多いことを示している。

次に、駐（停）車禁止規制の有居別事故発生件数を表9-25からみると、全事故の構成率に比較して人対車両事故の横断歩道ならびにその付近横断中の事故は駐車禁止道路、それ以外の人対車両事故は規制なし道路、車両相互事故の追突と左右折時側面衝突事故は駐（停）車禁止道路、正面衝突と

表9-25 駐（停）車禁止

項目 事故類型		全事故	駐停車禁止		駐車禁止		規制なし	
			事故件数	構成率	事故件数	構成率	事故件数	構成率
人 対 車 両	路側通行中	285	3	1.1	210	73.7	72	25.2
	横断歩道横断中	626	32	5.1	574	91.7	20	3.2
	横断歩道付近横断中	168	4	2.4	157	93.4	7	4.2
	その他横断中	1,314	22	1.7	1,018	77.5	274	20.8
	その他	349	9	2.6	229	65.6	111	31.8
	小計	2,742	70	2.5	2,188	79.8	484	17.7
車 両 相 互	正面衝突	351	11	3.1	267	76.1	73	20.8
	追突	2,305	135	5.9	2,072	89.9	98	4.2
	出合頭	1,999	54	2.7	1,488	74.4	457	22.9
	左折時側面衝突	372	16	4.3	331	89.0	25	6.7
	右折時側面衝突	1,035	53	5.1	916	88.5	66	6.4
	その他	902	38	4.2	731	81.0	133	14.8
小計	6,964	307	4.4	5,805	83.4	852	12.2	
車両単独		375	15	4.0	305	81.3	55	14.7
踏切		11	0	0	3	27.3	8	72.7
計		10,092	392	3.9	8,301	82.2	1,399	13.9

(注) 構成率は事故類型別の全事故件数に対する項目別事故件数の百分率

出合頭事故は規制なし道路でそれぞれ多く発生している。

同表の追突事故のなかに駐（停）車駐止場所に駐（停）車中の車両に追突した事故が47件、車両単独事故のなかに同じく駐（停）車中の車両に衝突した事故が72件含まれていること、このうち駐（停）車両が第1当事者として計上された事故が20件、また第1当事者の主法令違反を駐（停）車としたものが3件ある。

なお、道路延長1km当り事故率で駐（停）車禁止の事故抑止効果を求めようとしても、規制なし道路のなかには無余地駐車禁止道路が多いことと、駐（停）車禁止の道路でも違法駐（停）車の車両が多いという実態があるため、その効果を明らかにできなかった。

### 9-11 路側帯

歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路の路端寄りに設けられた带状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものを路側帯というが、歩行者の通行の用に供する路側帯は、さらに、歩行者用路側帯、駐停車禁止路側帯および一般路側帯に区分されている。

路側帯は、交通規制の手法として都道府県公安委員が設置するたてまえであるが、道路管理者が設置した車道外側線を表示する区画線も路側帯を標示する道路標示とみなされる。

本研究では、歩行者の通行の用に供する前記3種類の路側帯別に設置箇所、設置延長を集計することとしていたが、このうち一般路側帯は道路管理者が設置した車道外側線を表示する区画線を路側帯とみなしており、その実態把握ができなかったので、歩行者用路側帯と駐停車禁止路側帯について検討した。

歩行者用路側帯および駐停車禁止路側帯の設置状況ならびに設置場所での交通事故発生状況を表9-26に示す。

表9-26 路側帯

路側帯 項目	歩行者用	駐停車禁止
設置箇所数	335	173
設置延長(Km)	110.0	74.7
1箇所当り設置延長(Km)	0.33	0.43
事故件数	53	127
1Km当り事故率 (件/Km)	1.33	4.74

調査対象32都市の人口集中地区では、歩行者用路側帯が335箇所に延長111.0km（1箇所平均延長0.33km）設置されているが、1都市で10km以上設置しているのが、一宮、金沢、弘前市の3都市であり、全く設置していないのが15都市ある。同じく駐停車禁止路側帯は173箇所に延長74.7km（1箇所平均延長0.43km）設置されているが、1都市で10km以上設置しているのは、金沢、弘前市の2都市のみであり、全く設置していないのが13都市ある。また、2種類の路側帯とも設置していないのは、苫小牧、調布、熊谷、浦和、茅ヶ崎、門真市および東大阪市の7都市である。

交通事故は、歩行者用路側帯設置場所で53件、駐停車禁止路側帯設置場所で127件発生しているが、これを1km当り事故率に直すと、（事故件数を設置延長で割り2.79倍した値）前者が1.33件、後者が4.74件となっている。

両路側帯設置場所で発生した事故の類型別発生件数は表9-27のとおりである。

表9-27 路側帯設置場所の事故件数

事故類型		路側帯		駐停車禁止	
		歩行者用 事故件数	自転車 事故件数	事故件数	自転車 事故件数
人 対 車 両	路側通行中	1		6	
	横断歩道横断中	0		6	
	横断歩道付近横断中	2		2	
	その他横断中	11		18	
	その他	4		2	
小計		18	0	34	0
車 両 相 互	正面衝突	2		4	1
	追突	7		22	1
	出合頭	15	5	41	26
	左折時側面衝突	0		7	3
	右折時側面衝突	2		6	2
	その他	6	5	10	9
小計		32	10	90	42
車両単独		3	1	3	0
踏切		0	0	0	0
計		53	11	127	42

（注） 自転車事故件数は内数



歩行者用路側帯設置場所では類型別に出合頭事故の15件が最も多く、これに次いでその他横断中の11件が多く、車両相互事故ではその他の自転車事故が多い。しかし路側通行中の事故は1件のみで路側帯設置の事故防止効果は大きいものと思われる。

駐停車禁止路側帯設置場所では類型別に出合頭事故、追突事故ならびにその他横断中の事故が多く、車両相互の出合頭事故とその他事故は自転車事故が多い。なお路側通行中の事故が6件とやや多い。

## 9-12 一時停止

道路交通法第43条では、交通整理が行なわれていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前で一時停止しなければならないとされている。

したがって、信号機の設置されている場所では信号機の表示によって停止し、道路標識等による一時停止すべき場所に該当しないこととなるので法定の一時停止場所である踏切事故と信号機ありの事故を除外して検討を行なった。

なお、調査対象32都市の人口集中地区では合計26,796箇所にて一時停止規制が実施されており、平均して一時停止8.5箇所にて1件の事故が発生していることになるが、人口集中地区内で規制箇所の最も多い都市は福岡市の3,264箇所、最も少ない都市は市原、米子両市の144箇所である。

対象事故のうち信号機が設置されていない場所で発生した事故件数は7,470件であるが、このうち一時停止規制が実施されている場所で発生した事故は1,131件である。その事故類型事故件数ならびに規制あり場所で発生した事故の件数と構成率を表9-28に示す。

同表によれば、一時停止規制のある場所で発生した事故の57%が出合頭事故であり、また出合頭事故の40%がこの規制が実施されている場所で発生しているという意外な結果があらわれている。この表を見た限りでは、一時停止規制が実施されている場所では出合頭事故が多くなっているが、もともと、一時停止規制ありで出合頭事故が発生しているような場所は、出合頭事故が発生しやすい交通環境の場所であり、この規制が実施されていなければもっと出合頭事故は多いはずであると見做すのが妥当であろう。

しかし、現地調査によって一時停止規制が実施されているにもかかわらず出合頭事故が発生して

表 9 - 2 8 一時停止規制有無別、事故類型別事故件数

事故区分 事故類型		全事故	規制有	
			事故件数	構成率
人 対 車 両	路側通行中	278	25	9.0
	横断歩道横断中	262	21	8.0
	横断歩道付近横断中	112	13	11.6
	その他横断中	1,275	91	7.1
	その他	326	19	5.8
	小計	2,253	169	7.5
車 両 相 互	正面衝突	273	20	7.3
	追突	1,429	97	6.8
	出合頭	1,594	648	40.7
	左折時側面衝突	219	36	16.4
	右折時側面衝突	608	82	13.5
	その他	777	63	8.1
小計	4,900	946	19.3	
車両単独		317	16	5.0
計		7,470	1,131	15.1

(注) 1. 信号のある場所と踏切での事故を除く。

2. 構成率は事故類型別の全事故に対する規制ありの事故件数の百分率

いる現場を通行する車両の行動を観察した結果では、次のようなことが散見された。

すなわち、一時停止規制箇所での一時停止は良く遵守されている。しかし、停止線の手前で停止する車両より、車両の一部が停止線を越え交差点のなかに入った位置で停止する車両が多く、かつ、一時停止後の安全確認が十分でないと思われる挙動をする車両もまた多い。

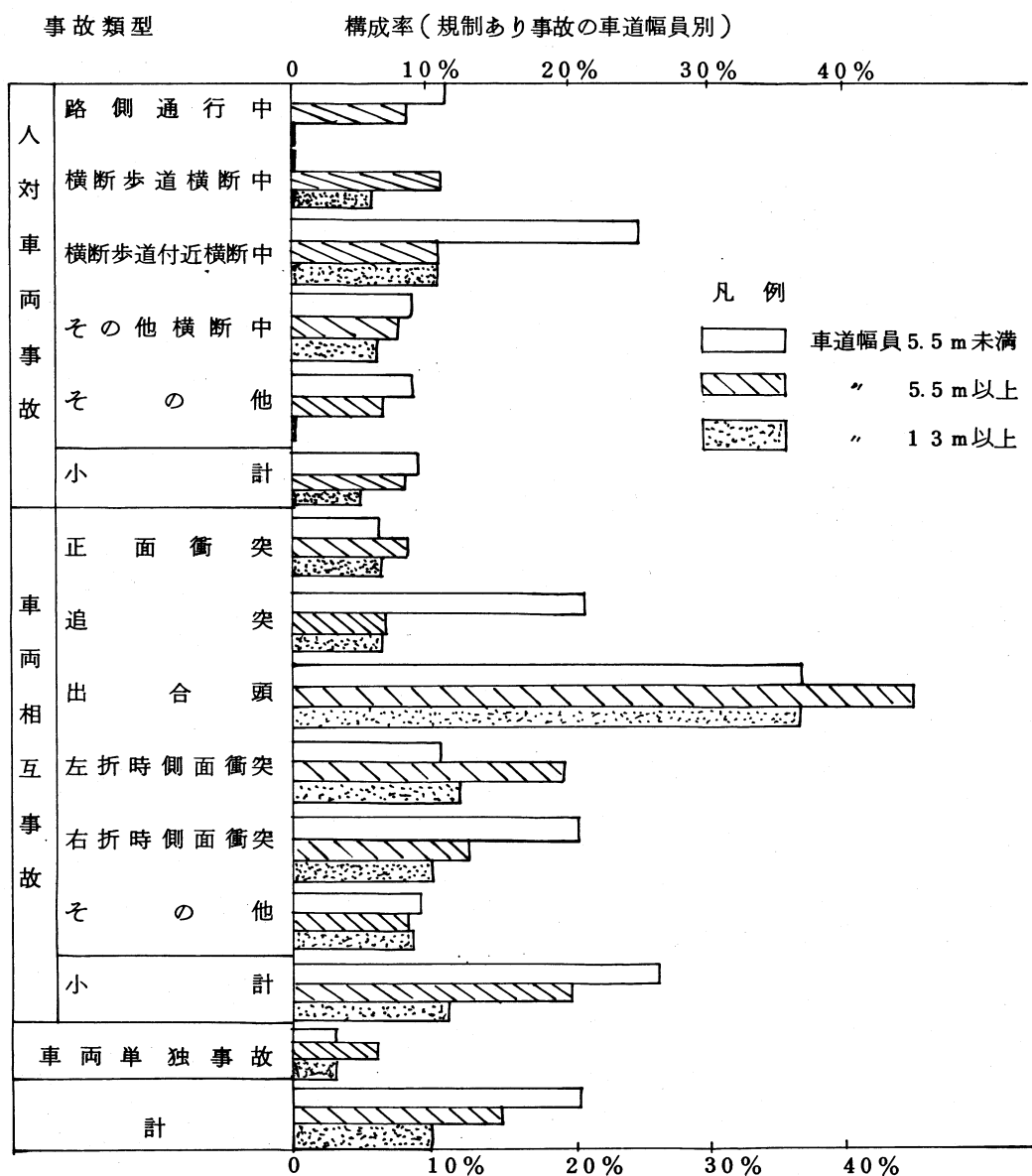
したがって、一時停止場所における出合頭事故は、一時停止しなかったために発生した事故というよりは、むしろ停止の際の停止位置とか停止後の安全不確認によって多くの事故が発生しているのが実態であるということができよう。

なお、この規制が実施されている場所で発生した事故件数は、出合頭事故を除くとどの類型も100件未満と少なくなっているが、類型別全事故に対する規制あり場所で発生した事故の構成率表9-28に示されるように、左折時側面衝突、右折時側面衝突をはじめとして、いずれも低い。

図9-1は一時停止規制あり場所で発生した事故の主道路幅員別類型別全事故に対する構成率を示したものである。全類型では道路幅員5.5m未満の狭い道路での構成率が高いが、出合頭事故はどの幅員でも全事故に対する構成率が高いのが目立っている。

この図をみると、人対車両事故では横断歩道横断中の事故で5.5m未満の事故は全くないのに対して横断歩道付近横断中の構成率が高いのが目立っており、車両相互事故の5.5m未満の構成率が高いのも目立っている。

9-1 一時停止規制あり事故の車道幅員別構成率



## ま と め

この研究は全国の人口10万人以上の都市のなかから18都道府県の32都市を調査対象とし、各都市の交通等の実態、交通実態からみた都市特性、交通事故発生状況、都市別の事故率、交通事故と規制率、および人口集中地区の交通事故と交通規制等の関係を解析した。その結果の主なものを要約すると次のとおりである。

- (1) 都市の交通等の実態、および交通事故発生状況に基づいて各都市の特性を明らかにした。
- (2) 交通規制と交通事故の関係をマクロ的にみると、規制率と人口当りの事故件数の間には、ある程度の相関関係がみられる。従って規制率が高い都市では、人口当りの事故件数が少なくなる傾向を示している。
- (3) 交通事故と規制率の関係を都市特性でグループ別に分けてみたが顕著な相関関係は見出せなかった。
- (4) 速度規制（40キロメートル毎時以下）の規制率と人口当りの死者数の間には、相関関係がみられる。従って規制率が高くなると人口当りの死者数は減少する傾向を示している。なお、規制率が低い都市でも人口当りの死者数が低いのは速度規制以外の規制が強化されているか、ほかの要因が関係していると考えられる。
- (5) 交通規制の事故抑止効果の検討においては、都市の道路幅員構成と市街地の形成状況によってグループ分けし、さらに、人口10万人当りの死者数が3人以上の都市をⅠ群、3人以下の都市をⅡ群として、各種規制の規制率の平均値を検討すると、両群の差違が認められた規制は、歩行者用道路、速度規制（40キロメートル毎時以下）、一方通行の3種類の規制が何らかの事故抑止効果をもっていると考えられる。
- (6) 人口集中地区における昭和51年中に発生した人身事故のうちから10,092件を抽出して、この事故発生地点の交通規制の有無別に事故発生状況をみると、大型車貨物自動車等通行止め、一方通行などの規制では、規制ありの事故発生状況が規制なしの事故発生状況より小さい値を示しており、今後のこの種の検討方法の手掛りを得ることができた。

以上のように、本研究は交通規制と交通事故の関係をマクロ的に究明する手法を試みたものであるが、都市の沿革、規模、性格は千差万別である上に、交通事故の防止は、各種の対策が総合的に実施されて、その効果が多くあがるものであるが、このような状況のなかから交通規制のみ

をとりあげ事故抑止効果を求めようとしたため、その解明に困難があるなどいろいろな問題があった。

しかし、都市別にかかなりの基礎資料が収集できたこと、特に事故発生地点に沿ける交通規制の実施状況などの資料が得られたことは大きな収穫である。

この資料が今後、この種の調査研究に少しでも役立てていただければ幸である。

別表A-1 都市全域・人口集中地区調査項目

都市名 \_\_\_\_\_

1. 都市の面積

都市全域の 面積 (Km <sup>2</sup> )	人口集中地区		都市計画区域	
	面積 (Km <sup>2</sup> )	全域に占める割合	面積 (Km <sup>2</sup> )	全域に占める割合

(51年3月末現在)

(45年国勢調査)

(51年3月末現在)

都市計画区域 内用途地域	住居専用	住居	近隣商業	商業	準工業	工業	工業専用
面積 (Km <sup>2</sup> )							
構成率							

(51年3月末現在) 上記都市計画区域内訳

2. 都市の人口

住民基本台帳 の人口 (人)	国勢調査人口 (人)				
	都市全域の 人口	人口集中地 区人口	全域に占める人口 集中地区の割合	昼間人口	常住人口比

(51年3月末現在)

(45年国勢調査)

産業別人口比率		
1次	2次	3次

(49年調査)

免許人口 (人)	住民基本台帳に対 する免許人口割合

(51年3月末現在)

3. 車両保有台数 (台) (51年3月末現在)

自動車保有台数				原動機付 自転車
乗用系	貨物系	2輪系	計	

別表A-2 道路交通情勢調査地点の交通量（49年建設省調査）

都市名

道路区分		地点番号	地点名（通称名）	車道幅員	交通量（12時間）				
管理者	路線名				乗用車類	貨物車類	2輪車類	自転車	歩行者

（注1） 調査地点が10未満の際は隣接都市の調査地点も考慮する。  
 （注2） 調査地点が20以上の際は近接調査地点を考慮して一部省略する。

別表A-3 交通規制実施状況（51年3月末現在）

都市名

規制種別		都市全域現在数		うち人口集中地区現在数		規制種別		都市全域現在数		うち人口集中地区現在数	
		個所(区間)	延長(Km)	個所(区間)	延長(km)			個所(区間)	延長(Km)	個所(区間)	延長(Km)
通行者用道路	歩行者	遊歩道・歩行者天国									
		買物道路									
		遊ぎ道路									
		通学・通園路									
		通勤道路									
	3.5m未満道路										
	その他										
	小計										
	上記以外の車両等通行禁止										
	バス以外の車両通行止め										
大型車通行止め											
二輪の自動車以外の自動車通行止め											
車両通行止め											
二輪の自動車原付車通行止め											
自転車通行止め											
その他通行止め											
小計											
合計											
一方通行	道路幅員13m未満										
	13m以上										
指定方向外	右折禁止										
	右折及び直進禁止										
	その他指定方向外通行禁止										
歩行者横断禁止											
中央線変移											
進行方向別通行区分											
専用通行帯	路線バス	片側									
		両側									
自転車											
その他通行区分通行指定											
軌道敷内通行可											
最高速度	区間	50キロ									
		40キロ									
		30キロ									
		20キロ									
		計									
	転回禁止										
	追越しのための右側部分はみ出し通行禁止										
	片側										
	両側										
	進路変更禁止										
徐行(場所)											
駐車禁止											
片側											
両側											
区間											
片側											
両側											
区域											
立入禁止部分											
停止禁止部分											
自転車の歩道通行可											
駐車可の指定											
停車可の指定											
歩行者用											
片側											
両側											
駐車禁止											
片側											
両側											
一般											
片側											
両側											
一時停止											
横断歩道(信号有)											
横断歩道(信号無)											



別表A-4 車道幅員別道路延長（51年3月末現在）

地域	道路の種類		実延長 (Km)	実延長の内訳 (Km)			
				19.5m以上	13m以上	5.5m以上	5.5m未満
都市全域	国道	一般					
		高速自動車					
	県道等	主要地方道					
		一般					
	市町村道						
	その他						
	計						
人口集中地区	国道	一般					
		高速自動車					
	県道等	主要地方道					
		一般					
	市町村道						
	その他						
	計						

交通信号機整備状況（51年3月末現在）

地域	道路の種類	設置箇所 総数	定周期式 箇所数	押ボタン 式箇所数	地点 感应式 箇所数	多段系統		自動感应系統		地域制御	
						箇所数	延長 (Km)	箇所数	延長 (Km)	箇所数	延長 (Km)
都市全域	一般国道										
	県道	主要									
		一般									
	市町村道										
	計										
うち人口集中地区	一般国道										
	県道	主要									
		一般									
	市町村道										
計											

(注) 信号機設置箇所の道路の種類は上位の道路とする。

別表A-5 交通法令違反取締状況（昭和51年中）都市名 \_\_\_\_\_  
（自動車及び原動機付自転車）

違反名		件数	構成率	
動的 違反	無免許			
	酒酔			
	酒気帯び			
	最高速度	25 Km / h 以上		
		25 Km / h 未満		
	信号無視			
	通行禁止・制限			
	通行区分			
	追越			
	割込			
	踏切不停止			
	右左折			
	歩行者妨害			
	徐行			
	一時停止			
	無灯火			
	定員外乗車			
	積載超過			
	整備不良			
	安全運転義務違反			
その他				
小計		100.0		
その他	駐停車			
	免許証不携帯			
	小計		100.0	
計				

都市交通流の特徴（昭和51年事故）

都市交通形態	死亡事故形態
貫流型	路線集中型
分離型	路線分散型
放射型	面集中型
網目型	面分散型
その他( )	その他( )

別表A-6 交通事故発生地点交通規制状況調査用紙 (51年3月末現在)

都道府県別 警察署コード 1 2 3 4 5 6 本票番号 7 8 9 10 市町村コード 11 12 13 (注) 規制なし 0 規制あり(終日) 1 規制あり(規制時間帯) 2

カラム	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																
規制種別	通行													止																																													
	歩行者用道路				道路				禁止					方行				指定方向外				進行禁止																																					
	遊歩道・歩行者天国				買物道路				遊ぎ道路				通学・通園路				通勤道路				3.5 m未満道路				その他				バス以外				大型車通行止め				二輪の自動車以外の				自動車通行止め				二輪の自動車原付車				通行止め				自転車通行止め				その他通行止め		
コード番号																																																											

カラム	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66																								
規制種別	最高速度区間											路側帯																																						
	50			40			30			20			はみ出し禁止			進路変更禁止			徐行(場所)			駐停車禁止区間			立入禁止部分			停止禁止部分			自転車の歩道通行可			駐車可の指定			停車可の指定			歩行者用			駐停車禁止			一般				
	キ			キ			キ			キ			側			側			側			側			側			側			側			側			側			側			側			側			側	
コード番号																																																		

別表B-1 調査対象都市の面積 (km<sup>2</sup>)

県名	都市名	全 城			都市計画区域		
		人口集中 地区	人口集中 地区以外	全 城	市街化 区 域	市街化 調整区域	全 城
		45国勢調査	51.3	51.3	51.3	51.3	51.3
北海道	苫小牧	20.8	541.1	561.9	357.9	147.8	505.7
	札幌	88.3	1,029.7	1,118.0	220.2	349.7	569.9
青森	弘前	11.7	261.7	273.4	19.8	106.8	126.6
	八戸	21.6	190.9	212.5	47.4	165.1	212.5
宮城	石巻	11.8	126.6	138.4	110.4	6.2	116.6
	仙台	51.4	185.7	237.1	115.5	121.4	236.9
東京	調布	19.3	2.5	21.8	20.7	1.1	21.8
	武蔵野	11.0	0	11.0	11.0	0	11.0
埼玉	熊谷	9.2	76.8	86.0	22.0	64.0	86.0
	浦和	21.5	49.5	71.0	43.9	27.1	71.0
千葉	市原	13.9	352.8	366.7	56.7	144.4	201.1
	船橋	30.6	53.8	84.4	50.9	33.5	84.4
神奈川	小田原	18.1	96.1	114.2	20.9	93.0	113.9
	茅ヶ崎	14.0	21.8	35.8	21.9	13.9	35.8
新潟	長岡	11.1	248.8	259.9	2.9	25.1	28.0
	上越	11.8	239.8	251.6	23.2	227.9	251.1
石川	金沢	25.0	434.3	459.3	67.1	91.7	158.8
愛知	春日井	10.8	82.2	93.0	44.6	48.4	93.0
	一宮	13.1	65.9	79.0	25.8	53.2	79.0
大阪	門真	7.8	4.4	12.2	11.5	0.7	12.2
	東大阪	36.7	25.1	61.8	49.9	11.9	61.8
兵庫	宝塚	15.0	86.9	101.9	22.3	79.6	101.9
鳥取	米子	7.2	90.4	97.6	20.0	60.9	80.9
広島	呉	26.2	118.5	144.7	33.8	110.5	144.3
愛媛	新居浜	21.1	138.0	159.1	23.0	77.3	100.3
	松山	22.0	266.7	288.7	58.4	112.9	171.3
福岡	福岡	82.0	252.8	334.8	207.5	126.2	333.7
	北九州	112.3	362.5	474.8	177.6	297.2	474.8
長崎	佐世保	19.1	230.7	249.8	39.7	199.5	239.2
	長崎	27.9	211.8	239.7	187.4	52.3	239.7
宮崎	都城	8.9	297.8	306.7	15.5	105.7	121.2
	宮崎	16.7	269.2	285.9	39.4	147.3	186.7
合 計		817.9	6,414.8	7,232.7	2,178.8	3,102.3	5,281.1

別表B-2 調査対象都市の人口(人)

県名	都市名	住民基本台帳 の人口	免許人口	45国勢調査人口			
				人口集中 地区	人口集中 地区以外	全 域	昼間人口
北海道	苫小牧	133,842	47,461	77,591	23,982	101,573	104,299
	札幌	1,224,390	318,086	823,233	186,890	1,010,123	1,036,046
青森	弘前	165,082	41,602	86,486	71,117	157,603	166,203
	八戸	227,068	63,672	128,782	80,019	208,801	217,810
宮城	石巻	115,919	27,907	71,359	35,322	106,681	112,327
	仙台	586,021	177,582	439,290	105,775	545,065	612,928
東京	調布	170,430	46,524	153,859	3,629	157,488	133,254
	武蔵野	134,107	39,171	136,959	0	136,959	125,161
埼玉	熊谷	131,730	40,529	63,419	57,422	120,841	123,376
	浦和	333,392	78,792	213,842	55,555	269,397	237,164
千葉	市原	197,493	47,830	53,408	102,608	156,016	155,407
	船橋	416,256	111,861	260,488	64,938	325,426	262,906
神奈川	小田原	172,479	46,616	106,901	49,753	156,654	162,239
	茅ヶ崎	153,608	41,516	102,728	26,893	129,621	103,030
新潟	長岡	170,752	65,650	89,512	72,750	162,262	173,096
	上越	122,896	42,771	69,243	51,167	120,410	128,241
石川	金沢	389,491	119,143	251,185	110,194	361,379	384,775
愛知	春日井	213,702	69,159	76,604	85,231	161,835	139,760
	一宮	237,326	128,933	96,879	122,395	219,274	210,410
大阪	門真	139,387	34,806	136,769	4,272	141,041	133,625
	東大阪	499,623	128,034	480,182	19,991	500,173	497,219
兵庫	宝塚	159,942	41,986	105,749	21,430	127,179	97,554
鳥取	米子	119,345	46,630	46,899	62,197	109,096	119,505
広島	呉	241,665	60,726	203,410	31,783	235,193	237,745
愛媛	新居浜	134,440	55,867	83,652	48,060	131,712	129,714
	松山	373,188	138,099	182,808	140,094	322,902	341,626
福岡	福岡	965,086	275,992	720,202	133,068	853,270	983,422
	北九州	1,057,333	262,426	879,853	162,468	1,042,321	1,097,651
長崎	佐世保	253,386	67,809	146,203	101,695	247,898	254,095
	長崎	444,994	100,286	314,458	106,656	421,114	440,020
宮崎	都城	119,353	46,921	45,080	69,722	114,802	119,627
	宮崎	231,209	83,000	116,261	86,601	202,862	213,173
合 計		10,034,935	2,897,381	6,763,294	2,293,677	9,056,971	9,253,408

別表B-3 調査対象都市の車両保有台数(台)

51年3月

県名	都市名	登録自動車						小型二輪車	軽自動車	原動機付自転車	
		貨物		乗用		特種用途	計			第一種	第二種
		普通	小型	バス	普通型						
北海道	苫小牧	2,750	6,585	359	25,983	1,350	37,027	207	3,053	1,072	1,478
	札幌	17,816	72,968	2,917	184,156	7,834	285,691	1,803	24,989	10,731	9,778
青森	弘前	1,494	13,068	802	14,460	1,004	30,828	298	5,384	4,991	3,575
	八戸	2,915	13,055	786	23,936	1,288	41,980	467	9,150	7,148	4,877
宮城	石巻	1,432	6,407	284	13,501	663	22,287	299	5,207	5,238	2,585
	仙台	7,323	39,395	2,682	77,761	3,393	130,554	1,426	24,468	24,477	12,969
東京	調布	1,374	6,754	114	19,991	458	28,691	359	4,755	2,406	1,383
	武蔵野	444	4,115	72	13,906	318	18,855	331	2,421	1,792	1,038
埼玉	熊谷	2,042	7,279	328	20,699	965	31,313	193	6,862	5,855	3,337
	浦和	1,927	13,641	383	34,841	1,922	52,714	752	9,363	9,180	3,616
千葉	市原	2,506	9,660	1,075	33,064	1,857	48,162	631	6,215	9,280	4,187
	船橋	2,154	12,847	463	35,696	1,133	52,293	773	8,469	8,021	2,203
神奈川	小田原	1,334	10,439	382	22,456	598	35,209	492	6,989	5,388	3,147
	茅ヶ崎	970	5,144	139	19,589	351	26,193	363	4,137	3,752	1,848
新潟	長岡	1,786	12,782	550	19,822	874	35,814	427	9,195	8,826	5,665
	上越	1,483	6,872	424	13,977	774	23,530	271	7,997	5,241	4,557
石川	金沢	4,357	29,104	1,308	61,520	2,278	98,567	623	20,347	12,901	6,943
愛知	春日井	2,303	9,107	153	37,404	486	49,453	378	8,754	5,363	2,256
	一宮	1,640	14,491	208	38,443	597	55,379	252	9,903	5,275	3,372
大阪	門真	2,057	6,455	135	14,475	300	23,422	322	5,052	2,381	1,775
	東大阪	5,355	29,225	311	51,917	1,590	88,427	980	20,384	12,228	7,857
兵庫	宝塚	1,016	4,388	127	20,311	394	26,236	265	4,586	2,845	2,389
鳥取	米子	946	5,897	384	16,766	482	24,475	194	12,604	3,406	4,667
広島	呉	1,670	6,675	490	24,041	773	33,649	531	15,826	10,428	7,125
愛媛	新居浜	1,175	6,453	145	15,758	812	24,343	260	9,557	7,986	17,464
	松山	3,744	19,935	944	44,418	2,183	71,224	843	29,516	14,088	22,483
福岡	福岡	12,119	57,307	3,467	126,992	5,114	204,999	2,150	43,987	32,528	12,952
	北九州	9,891	41,550	1,505	118,205	4,923	176,074	2,024	69,252	19,871	12,323
長崎	佐世保	1,726	10,244	747	23,569	936	37,222	697	17,593	8,131	8,685
	長崎	2,335	13,700	1,435	32,977	1,792	52,239	1,332	21,245	16,288	13,107
宮崎	都城	1,395	8,179	210	18,083	831	28,698	205	10,528	6,999	1,655
	宮崎	2,996	14,505	602	37,772	1,587	57,462	522	18,177	10,055	5,653
合計		104,475	518,255	23,931	1,256,489	49,860	1,953,010	20,670	455,965	284,171	196,949

別表B-4-1 講査対象都市全域の道路延長 (km)

51年3月

県名	都市名	国 道		県 道 等		市 町 村 道	国道・県道 市町村道 計	そ の 他
		一 般	高 速 自 動 車	主 要 地 方 道	一 般			
北 海 道	苫小牧	80.1	0	4.6	54.4	790.3	929.4	
	札幌	129.2	7.1	116.0	87.4	2944.0	3283.7	40
青 森	弘 前	20.2	0	28.7	95.4	821.5	965.8	53.5
	八 戸	41.9	0	28.7	72.6	754.1	897.3	26.7
宮 城	石 巻	9.0	0	43.3	9.6	463.9	525.8	
	仙 台	62.2	10.8	47.0	45.1	1,121.6	1,286.7	
東 京	調 布	6.8	0	16.3	12.7	352.6	388.4	
	武蔵野	0	0	10.4	6.5	113.5	130.4	
埼 玉	熊 谷	27.2	0	21.5	53.1	1,310.0	1,411.8	
	浦 和	19.0	0	32.5	30.4	1,235.5	1,317.4	
千 葉	市 原	45.7	0	68.3	115.9	1,908.8	2,138.7	428.3
	船 橋	14.1	0	26.5	20.5	752.0	813.1	
神 奈 川	小 田 原	21.0	0	12.0	31.0	442.0	506.0	19.0
	茅ヶ崎	13.2	0	8.1	14.2	496.4	531.9	
新 潟	長 岡	53.9	0	55.3	39.3	1,239.6	1,388.1	33.4
	上 越	80.3	0	40.5	104.9	507.9	733.6	25.0
石 川	金 沢	47.1	12.1	70.8	145.4	1,357.6	1,633.0	
愛 知	春日井	37.3	8.0	4.1	69.0	544.0	662.4	
	一 宮	26.3	11.4	22.3	98.3	1,676.1	1,834.4	
大 阪	門 真	4.1	2.0	6.3	12.1	95.6	120.1	
	東大阪	24.2	2.0	18.4	33.1	767.7	845.4	
兵 庫	宝 塚	9.0	5.6	12.3	41.8	618.6	687.3	
鳥 取	米 子	14.8	0	28.0	70.0	481.5	594.3	
広 島	呉	33.5	0	17.2	51.5	722.8	825.0	
愛 媛	新居浜	11.8	0	43.0	20.4	363.1	438.3	
	松 山	41.9	0	46.5	137.1	1,315.8	1,541.3	
福 岡	福 岡	88.4	2.4	79.7	150.0	2,554.5	2,875.0	229.9
	北九州	112.4	7.0	107.7	146.8	3,461.0	3,834.9	1,085.9
長 崎	佐世保	50.7	0	34.9	43.5	607.5	736.6	
	長 崎	79.9	0	46.5	30.3	963.0	1,119.7	
宮 崎	都 城	71.2	0	42.4	188.7	270.1	572.4	1,700.4
	宮 崎	49.8	0	42.2	68.6	177.2	337.8	919.2
合 計		1,326.2	68.4	1,182.0	2,099.6	31,229.8	35,906.0	4,525.3

(注) 自動車専用道路とその他は除く

別表B-4-2 幅員別道路延長 (km)

県名	都市名	全 城					人 口 集 中 地 区					そ の 他 地 区				
		総延長	19.5m 以上	13m 以上	5.5m 以上	5.5m 未 満	総延長	19.5m 以上	13m 以上	5.5m 以上	5.5m 未 満	総延長	19.5m 以上	13m 以上	5.5m 以上	5.5m 未 満
北海道	苫小牧	929.4	12.5	93.1	693.4	121.4	229.5	9.4	24.9	171.7	23.5	699.9	12.1	68.2	521.7	97.9
	札幌	3,283.7	47.7	458.6	2,284.2	493.2	1,462.4	26.6	234.6	976.9	224.3	1,821.3	21.1	224.0	1,307.3	268.9
青 森	弘 前	965.8	1.9	0	236.3	727.6	142.2	0.5	0	50.4	91.3	823.6	1.4	0	185.9	636.3
	八 戸	897.3	5.3	21.6	369.2	501.2	349.5	5.3	21.6	166.9	155.7	547.8	0	0	202.3	345.5
宮 城	石 巻	525.8	0	3.0	134.8	388.0	174.0	0	3.0	41.8	129.2	351.8	0	0	93.0	258.8
	仙 台	1,286.7	21.1	81.9	321.4	862.3	729.6	18.9	35.0	187.3	488.4	557.1	2.2	46.9	134.1	373.9
東 京	調 布	388.4	1.4	11.5	43.7	331.8	335.7	1.4	11.5	40.9	281.9	52.7	0	0	28	49.9
	武蔵野	130.4	0	1.2	38.8	90.4	130.4	0	1.2	38.8	90.4	0	0	0	0	0
埼 玉	熊 谷	1,411.8	1.2	21.4	135.7	1,253.5	151.3	1.2	11.9	19.7	118.5	1,260.5	0	9.5	116.0	1,135.0
	浦 和	1,317.4	0	12.2	191.9	1,113.3	644.6	0	11.0	174.7	458.9	672.8	0	1.2	17.2	654.4
千 葉	市 原	2,138.7	0.9	54.1	328.1	1,755.6	290.3	0.5	6.8	43.2	239.8	1,848.4	0.4	47.3	284.9	1,515.8
	船 橋	813.1	3.6	27.3	218.8	563.4	485.6	3.6	16.3	128.3	337.4	327.5	0	11.0	90.5	226.0
神奈川	小田原	506.0	0	28.0	202.0	276.0	311.0	0	21.0	125.0	165.0	195.0	0	7.0	77.0	111.0
	茅ヶ崎	531.9	0	0.8	62.8	468.3	340.7	0	0.8	43.3	296.6	191.2	0	0	19.5	171.7
新 潟	長 岡	1,388.1	1.1	10.7	499.9	876.4	561.8	0.7	10.7	417.7	132.7	826.3	0.4	0	82.2	743.7
	上 越	733.6	0	10.9	321.8	400.9	414.8	0	9.8	183.3	221.7	318.8	0	1.1	138.5	179.2
石 川	金 沢	1,633.0	58.5	66.5	783.9	724.1	533.7	19.2	39.8	213.4	261.3	1,099.3	39.3	26.7	570.5	462.8
愛 知	春日井	662.4	5.7	34.4	352.6	269.7	230.6	5.7	17.7	116.7	90.5	431.8	0	16.7	235.9	179.2
	一 宮	1,834.4	13.0	7.0	225.7	1,588.7	747.0	0.9	7.0	107.7	631.4	1,087.4	12.1	0	118.0	957.3
大 阪	門 真	120.1	3.3	7.1	42.8	66.9	75.8	0	7.1	26.4	42.3	44.3	3.3	0	16.4	24.6
	東大阪	845.4	18.1	24.7	306.7	495.9	504.1	11.3	13.8	183.4	295.6	341.3	6.8	10.9	123.3	200.3
兵 庫	宝 塚	687.3	6.1	1.9	96.3	583.0	661.6	5.0	1.9	83.2	571.5	25.7	1.1	0	13.1	11.5
鳥 取	米 子	594.3	0	13.0	128.2	453.1	77.5	0	2.8	31.7	43.0	516.8	0	10.2	96.5	410.1
広 島	呉	825.0	7.4	23.6	133.6	660.4	672.9	7.4	23.6	91.8	550.1	152.1	0	0	41.8	110.3
愛 媛	新居浜	438.3	0.9	4.2	97.0	336.2	156.7	0.9	4.2	26.3	125.3	281.6	0	0	70.7	210.9
	松 山	1,541.3	14.6	13.9	237.7	1,275.1	432.2	14.6	13.2	63.2	341.2	1,109.1	0	0.7	174.5	933.9
福 岡	福 岡	2,875.0	35.6	76.5	499.8	2,263.1	1,975.0	26.6	50.5	375.1	1,522.8	900.0	9.0	26.0	124.7	740.3
	北九州	3,834.9	22.3	168.0	632.5	3,012.1	2,652.8	19.4	140.9	416.9	2,075.6	1,182.1	2.9	27.1	215.6	936.5
長 崎	佐世保	736.6	5.3	10.4	164.7	556.2	213.2	4.4	9.0	72.4	127.4	523.4	0.9	1.4	92.3	428.8
	長 崎	1,119.7	7.1	29.0	300.8	782.8	517.8	6.8	22.7	170.4	317.9	601.9	0.3	6.3	130.4	464.9
宮 崎	都 城	572.4	0	10.3	297.8	264.3	47.6	0	10.3	19.8	17.5	524.8	0	0	278.0	246.8
	宮 崎	337.8	7.3	9.4	200.9	120.2	115.7	7.3	9.4	45.5	53.5	222.1	0	0	155.4	66.7
合 計		35,906.0	310.9	1,336.2	10,583.8	23,675.1	16,367.6	197.6	794.0	4,853.8	10,522.2	19,538.4	113.3	542.2	5,730.0	13,152.9

(注) 自動車専用道路とその他は除く



別表B-5 調査対象都市の道路種別別昼間12時間交通量

県名	都市名	道路名		
		国道	都道府県道	市町村道
北海道	苫小牧	15,272	5,556	4,462
	札幌	27,703	11,193	2,939
青森	弘前	11,034	5,298	4,261
	八戸	9,630	6,975	5,977
宮城	石巻	7,517	4,306	4,001
	仙台	26,277	6,888	6,766
東京	調布	29,264	8,115	2,421
	武蔵野	0	12,001	0
埼玉	熊谷	13,708	6,103	10,336
	浦和	28,822	8,811	4,864
千葉	市原	13,616	3,679	4,978
	船橋	37,904	12,374	9,918
神奈川	小田原	23,556	6,436	0
	茅ヶ崎	21,029	5,257	4,607
新潟	長岡	14,291	6,234	0
	上越	11,648	3,944	0
石川	金沢	20,260	14,666	13,465
愛知	春日井	14,650	6,733	6,644
	一宮	28,825	13,789	7,930
大阪	門真	34,575	27,665	0
	東大阪	34,699	21,055	0
兵庫	宝塚	10,125	2,885	5,001
鳥取	米子	13,551	6,706	0
広島	呉	15,849	4,351	0
愛媛	新居浜	10,963	4,801	2,345
	松山	14,879	9,142	8,158
福岡	福岡	23,799	23,501	19,217
	北九州	23,586	15,414	25,091
長崎	佐世保	18,256	4,858	4,500
	長崎	21,206	10,474	2,784
宮崎	都城	11,147	3,153	3,055
	宮崎	16,644	9,022	8,996
合	計	19,000	8,879	7,055

別表B-6 調査対象都市の都市交通流の特徴

県名	都市名	交通流の特徴	死亡事故形態
北海道	苫小牧	貫流型	路線分散型
	札幌	網目型	面分散型
青森	弘前	貫流型	路線分散型
	八戸	貫流型	面分散型
宮城	石巻	貫流型	路線集中型
	仙台	放射型	面分散型
東京	調布	貫流型	路線分散型
	武蔵野	貫流型	死亡事故一件
埼玉	熊谷	貫流型	路線集中型
	浦和	貫流型	路線分散型
千葉	市原	貫流型	路線集中型
	船橋	貫流型	面分散型
神奈川	小田原	分離型	路線分散型
	茅ヶ崎	貫流型	路線分散型
新潟	長岡	放射型	路線集中型
	上越	分離型	路線分散型
石川	金沢	分離型	面分散型
愛知	春日井	貫流型	路線集中型
	一宮	現状線型	面分散型
大阪	門真	網目型	面分散型
	東大阪	網目型	路線集中型
兵庫	宝塚	貫流型	面分散型
鳥取	米子	貫流型	路線集中型
広島	呉	貫流型	路線集中型
愛媛	新居浜	分離型	面分散型
	松山	貫流型	路線分散型
福岡	福岡	放射型	路線集中型
	北九州	貫流型	路線集中型
長崎	佐世保	貫流型	面分散型
	長崎	貫流型	路線集中型
宮崎	都城	放射型	面集中型
	宮崎	網目型	路線分散型
合	計		

別表B-7-1 調査対象都市の主要な交通規制実施率 (%)

51年3月

県名	都市名	速度制限		一方通行		はみ禁		駐(停)禁	
		(道路総延長)		5.5m未満道路		5.5m以上道路 1.3m未満		5.5m以上道路	
		全城	集中地区	全城	集中地区	全城	集中地区	全城	集中地区
北海道	苫小牧	8.73	26.14	5.44	28.09	5.77	0	7.48	26.60
	札幌	46.23	88.23	19.91	37.94	2.74	2.95	31.19	56.76
青森	弘前	14.96	63.36	2.34	16.32	15.28	28.37	56.55	199.80
	八戸	15.90	32.07	3.55	10.47	11.94	14.86	61.10	117.54
宮城	石巻	20.56	54.02	8.30	20.74	2.211	6.483	86.36	214.73
	仙台	39.78	63.31	18.59	31.04	1.773	2.760	124.67	200.00
東京	調布	100.00	100.00	8.20	9.58	96.57	100.00	163.60	165.99
	武蔵野	100.00	100.00	53.32	53.32	6.418	6.418	252.00	252.00
埼玉	熊谷	9.06	59.15	1.56	11.48	10.69	5.279	128.62	429.57
	浦和	17.50	27.86	3.52	6.93	31.06	26.96	113.72	99.95
千葉	市原	4.53	8.96	1.28	1.67	21.46	30.56	23.31	63.56
	船橋	10.99	13.86	3.32	5.28	18.28	21.82	58.95	87.92
神奈川	小田原	75.06	78.75	4.71	7.03	13.32	11.28	69.83	98.77
	茅ヶ崎	27.88	35.69	2.05	3.14	36.78	27.25	176.57	195.69
新潟	長岡	9.01	13.33	1.44	9.50	4.10	4.91	26.07	31.09
	上越	16.22	15.19	3.69	6.68	10.38	2.62	41.06	34.59
石川	金沢	34.05	85.93	7.64	18.06	3.16	6.98	32.60	65.20
愛知	春日井	95.65	100.00	19.76	51.60	24.96	16.28	44.23	80.16
	一宮	77.09	100.00	3.83	8.69	30.44	20.43	56.70	68.17
大阪	門真	92.59	85.36	17.64	26.48	5.61	9.09	129.70	162.09
	東大阪	96.71	100.00	16.37	25.30	6.19	9.21	57.80	83.07
兵庫	宝塚	99.67	99.59	1.75	1.78	8.00	9.25	77.85	90.12
鳥取	米子	29.87	100.00	2.58	23.02	24.10	28.08	91.71	127.54
広島	呉	25.23	18.81	2.36	2.84	43.86	55.12	107.05	116.69
愛媛	新居浜	26.28	70.26	2.14	5.75	11.13	15.21	112.05	292.04
	松山	15.69	40.81	3.96	14.80	14.14	29.11	101.73	244.51
福岡	福岡	16.31	18.04	5.99	8.66	33.53	36.36	90.05	101.72
	北九州	11.30	13.95	2.43	3.45	28.24	27.78	47.46	58.97
長崎	佐世保	26.17	58.68	4.94	14.52	39.10	18.37	120.29	179.72
	長崎	22.10	29.57	4.88	9.91	20.98	9.51	100.39	137.02
宮崎	都城	24.42	76.26	3.33	29.14	24.28	40.91	52.68	150.83
	宮崎	55.65	67.42	37.60	58.32	29.52	20.88	127.90	304.50
合計		30.42	47.15	5.25	10.55	14.88	17.03	56.95	92.84

注1. 規制率 =  $\frac{\text{規制延長}}{\text{道路延長}}$  であり、その対象道路延長は、それぞれ表頭の規制種別による市員の道路延長をとっているが、面規制等の実施により規制延長が道路延長を上回っている都市もある。

注2. 規制延長、道路延長とも今回調査した資料による。

別表B-7-2 調査対象都市の主要な交通規制実施状況

51年3月

県名	都市名	自転車歩道通行可		路側帯		バスレーン		大型通行禁		歩行者用道路	
		歩道設置 延長 (km)	規制 率 (%)	歩道設置 を除く 道路延長 (km)	規制 率 (%)	ピーク1時間 6回以上運行 の道路延長 (km)	規制 率 (%)	市街地 道路延長 (km)	規制 率 (%)	5.5m未満 の市街地 道路延長 (km)	規制 率 (%)
北海道	苫小牧	147.7	12.3	647.0	0.2	2.6	0	294.8	1.2	11.9	34.5
	札幌	578.7	24.9	1,895.4	0.3	236.4	23.3	2017.5	1.6	204.2	12.0
青森	弘前	55.6	11.9	941.0	4.5	20.0	4.0	217.5	7.5	82.7	13.9
	八戸	88.7	11.3	816.3	0.9	32.6	0	375.4	9.9	129.8	7.0
宮城	石巻	38.3	32.4	466.7	0.2	20.3	0	141.8	11.4	89.1	18.9
	仙台	135.3	62.2	1,071.2	0.8	176.2	2.2	474.3	22.7	268.6	30.7
東京	調布	38.1	38.1	348.3	0	30.3	0	386.4	18.4	337.3	5.6
	武蔵野	38.4	76.3	89.9	25.7	28.9	7.3	128.3	14.4	82.0	39.8
埼玉	熊谷	52.0	52.5	1,326.1	0	29.3	7.5	173.8	13.5	104.2	1.5
	浦和	85.5	12.6	1,223.6	0	73.6	0	850.0	4.6	615.9	7.7
千葉	市原	70.8	39.5	2,011.0	0	31.0	0	162.2	21.1	114.1	6.4
	船橋	49.7	40.2	707.2	0.1	39.0	0	479.6	10.6	290.5	4.3
神奈川	小田原	55.4	20	458.3	0.5	123.5	0	251.5	23.6	138.3	1.6
	茅ヶ崎	33.2	7.8	495.5	0	40.2	1.0	161.6	8.0	129.5	6.1
新潟	長岡	66.2	40.6	1,415.0	0.3	30.2	4.6	980.3	1.2	685.7	1.2
	上越	30.8	95.8	701.8	0.6	22.0	0	246.1	7.8	125.8	6.8
石川	金沢	103.5	23.9	1,375.2	2.0	49.7	31.4	663.5	7.6	505.3	4.9
愛知	春日井	121.5	48.6	475.7	2.0	32.9	4.0	206.9	17.6	81.4	26.3
	一宮	163.8	31.6	1,328.2	2.7	30.3	0	475.2	2.1	259.3	4.1
大阪	門真	23.1	54.5	93.8	0	16.8	0	113.3	15.5	64.7	25.3
	東大阪	45.4	21.8	736.7	0	31.7	0	798.8	9.4	459.7	8.5
兵庫	宝塚	11.9	0	673.2	0.5	5.5	0	500.3	4.5	361.7	3.0
鳥取	米子	39.8	71.9	554.5	1.6	26.5	15.1	203.3	14.4	134.9	3.9
広島	呉	58.6	51.5	744.0	0.1	36.8	2.7	356.9	2.4	283.5	3.7
愛媛	新居浜	27.0	67.8	409.3	0.4	0	0	270.7	5.1	197.3	3.9
	松山	83.3	63.0	1,459.0	0	18.4	59.1	900.8	4.3	682.5	3.7
福岡	福岡	276.3	41.4	2,369.8	0.1	168.0	21.6	1,465.9	4.7	1,015.3	4.8
	北九州	430.4	28.8	3,290.9	0.1	188.2	2.8	2,819.8	2.5	2,212.3	2.1
長崎	佐世保	98.7	8.0	655.9	2.0	113.6	2.8	233.5	13.2	142.9	8.7
	長崎	105.6	0.5	979.2	0.7	106.0	9.2	664.8	5.4	453.5	5.1
宮崎	都城	91.4	5.4	2,069.2	0.1	15.0	0	1,074.4	1.1	820.1	1.3
	宮崎	142.1	57.5	1,098.3	1.0	60.7	4.4	772.1	4.4	547.0	2.7
合計		3,384.8	32.1	32,927.2	0.7	1,836.6	8.5	18,861.3	5.9	11,631.0	5.4

注1. 規制率 =  $\frac{\text{規制延長}}{\text{道路延長}}$ 

注2. 規制延長は今回調査した資料、道路延長は警察庁資料による。

別表B-7-3 調査対象都市の主要な交通規制の実施延長 (km)

県名	都市名	速度制限		一方通行		はみ禁		駐(停)禁		道路延長 国道県道 市町村道 計
		全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	
北海道	苫小牧	81.1	60.0	6.6	6.6	40.0	0	60.4	54.8	929.4
	札幌	1,518.1	1,290.3	98.2	85.1	62.5	28.8	870.3	702.7	3,283.7
青森	弘前	144.5	90.1	17.0	14.9	36.1	14.3	134.7	101.7	965.8
	八戸	142.7	112.1	17.8	16.3	44.1	24.8	242.0	227.8	897.3
宮城	石巻	108.1	94.0	32.2	26.8	29.8	27.1	119.0	96.2	525.8
	仙台	511.9	461.9	160.3	151.6	57.0	51.7	529.1	482.4	1,286.7
東京	調布	388.4	335.7	27.2	26.9	42.2	41.0	92.6	89.3	388.4
	武蔵野	130.4	130.4	48.2	48.2	24.9	24.9	100.8	100.8	130.4
埼玉	熊谷	127.9	89.5	19.5	13.6	14.5	10.4	203.6	140.9	1,411.8
	浦和	230.5	179.6	39.2	31.8	59.6	47.1	232.1	185.6	1,317.4
千葉	市原	96.8	26.0	22.4	4.0	70.4	13.2	89.3	32.1	2,138.7
	船橋	89.4	67.3	18.7	17.8	40.0	28.0	147.2	130.3	813.1
神奈川	小田原	379.8	244.9	13.0	11.6	26.9	14.1	160.6	144.2	506.0
	茅ヶ崎	148.3	121.6	9.6	9.3	23.1	11.8	112.3	86.3	531.9
新潟	長岡	125.0	74.9	12.6	12.6	20.5	20.5	133.4	133.4	1,388.1
	上越	119.0	63.0	14.8	14.8	33.4	4.8	136.6	66.8	733.6
石川	金沢	556.1	458.6	55.3	47.2	24.8	14.9	296.3	177.6	1,633.0
愛知	春日井	633.6	230.6	53.3	46.7	88.0	19.0	173.7	112.3	662.4
	一宮	1,414.2	747.0	60.9	54.9	68.7	22.0	139.3	78.8	1,834.4
大阪	門真	111.2	64.7	11.8	11.2	2.4	2.4	69.0	54.3	120.1
	東大阪	817.6	504.1	81.2	74.8	19.0	16.9	202.0	173.2	845.4
兵庫	宝塚	684.9	658.9	10.2	10.2	7.7	7.7	81.2	81.2	687.3
鳥取	米子	177.5	77.5	11.7	9.9	30.9	8.9	129.5	44.0	594.3
広島	呉	157.7	126.6	15.6	15.6	58.6	50.6	176.2	143.3	825.0
愛媛	新居浜	115.2	110.1	7.2	7.2	10.8	4.0	114.4	91.7	438.3
	松山	241.9	176.4	50.5	50.5	33.6	18.4	270.8	222.5	1,541.3
福岡	福岡	468.8	356.3	135.6	131.9	167.6	136.4	551.0	460.0	2,875.0
	北九州	433.3	372.2	73.3	71.7	178.6	115.8	402.4	349.7	3,834.9
長崎	佐世保	192.8	125.1	27.5	18.5	64.4	13.3	217.0	154.2	736.6
	長崎	247.4	153.1	38.2	31.5	63.1	16.2	338.2	273.9	1,119.7
宮崎	都城	139.8	36.3	8.8	5.1	72.3	8.1	162.3	45.4	572.4
	宮崎	188.0	78.0	45.2	31.2	59.3	9.5	278.3	189.4	337.8
合計		10,921.9	7,716.8	1,243.6	1,110.0	1,574.8	826.6	6,965.6	5,426.8	35,906.0

別表B-7-4 調査対象都市の主要な交通規制の実施延長 (km)

県名	都市名	自転車歩道 通行可		路側帯		バスレーン		大型車等 通行禁		歩行者用 道		9規制の計	
		全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	全 合 域 計	集 合 中 地 区 計
北海道	苫小牧	17.9	15.5	1.5	0	0	0	3.4	3.0	4.1	3.0	215.0	142.9
	札幌	144.0	57.6	5.4	5.1	55.1	44.4	32.2	27.9	24.6	20.0	2,810.4	2,261.9
青森	弘前	6.6	0	4.2	4.2	0.8	0.8	1.6	1.6	1.1	0.8	40.9	28.8
	八戸	10.0	6.6	7.2	7.2	0	0	3.7	3.1	0.9	0.9	50.9	43.5
宮城	石巻	12.4	9.3	0.9	0.9	0	0	1.6	1.1	1.6	1.2	33.5	27.7
	仙台	84.1	75.5	8.4	8.4	3.9	3.9	107.9	101.8	82.5	75.4	1,545.1	1,412.6
東京	調布	14.5	14.5	0	0	0	0	7.1	6.6	1.8	1.5	65.4	58.9
	武蔵野	29.3	29.3	23.1	23.1	2.1	2.1	18.5	18.5	32.6	32.6	403.8	403.8
埼玉	熊谷	27.3	19.1	0	0	2.2	2.2	2.3	8.2	1.6	1.6	42.0	28.5
	浦和	10.8	10.8	0	0	0	0	39.5	33.6	47.3	39.0	65.9	52.7
千葉	市原	28.0	4.7	0.5	0.5	0	0	34.2	11.1	7.3	6.9	34.8	9.5
	船橋	20.0	20.0	0.7	0.7	0	0	51.0	46.6	12.6	11.3	37.9	32.2
神奈川	小田原	1.1	1.1	2.5	2.5	0	0	5.9	4.7	2.2	2.2	64.5	46.8
	茅ヶ崎	2.6	2.6	0	0	0.4	0.4	1.3	1.2	7.9	7.8	31.7	25.1
新潟	長岡	26.9	21.0	4.0	4.0	1.4	1.4	1.2	8.2	8.5	3.0	34.4	27.9
	上越	29.5	13.5	4.0	2.7	0	0	19.1	10.6	8.6	8.6	36.5	18.4
石川	金沢	24.7	19.8	27.0	27.0	15.6	15.6	50.2	36.5	25.0	20.8	1,075.0	818.0
愛知	春日井	59.1	36.7	9.3	8.4	1.3	1.3	36.5	10.9	21.4	17.1	1,076.2	483.0
	一宮	51.8	33.6	36.4	29.1	0	0	10.2	1.8	10.7	8.1	1,792.2	975.3
大阪	門真	12.6	11.8	0	0	0	0	1.7	1.6	1.6	1.5	24.1	17.6
	東大阪	9.9	8.9	0	0	0	0	75.4	64.2	38.9	37.7	1,244.0	879.8
兵庫	宝塚	0	0	3.1	3.1	0	0	22.3	22.3	10.9	10.9	82.0	79.4
鳥取	米子	28.6	19.0	8.8	1.5	4.0	4.0	29.2	15.8	5.3	4.0	42.5	18.4
広島	呉	30.2	30.2	1.1	1.1	1.0	1.0	8.7	8.7	10.5	10.5	45.9	38.7
愛媛	新居浜	18.3	18.3	1.7	1.7	0	0	1.3	1.2	7.7	5.3	28.9	25.0
	松山	52.5	42.2	0.2	0.2	10.9	10.9	38.9	32.1	25.3	25.3	724.6	578.5
福岡	福岡	114.5	112.9	2.3	2.3	36.3	36.3	68.2	62.1	48.5	44.3	1,592.8	1,342.5
	北九州	123.8	122.4	2.7	2.7	5.2	5.2	71.6	68.1	45.8	45.4	1,336.7	1,153.2
長崎	佐世保	7.9	4.2	1.3	1.1	3.2	3.2	30.8	21.2	1.2	1.0	56.9	36.2
	長崎	0.5	0	7.1	5.6	9.7	9.7	35.6	20.2	2.3	2.0	76.2	53.0
宮崎	都城	4.9	3.2	1.6	1.6	0	0	1.2	0.5	1.0	0.7	41.2	11.2
	宮崎	81.7	39.0	11.2	9.1	2.7	2.7	33.6	18.5	14.7	12.2	714.7	389.6
合計		1,086.0	803.3	225.7	202.2	155.8	145.1	1,108.8	871.2	623.0	553.6	23,899.1	17,649.5

別表B-7-5 調査対象都市の主要な交通規制の実施延長

県名	都市名	歩行者横断禁止 (km)		一時停止 (箇所)		横断歩道 (本数)				転回 (km)	
		全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区	信号有		信号無		全 域	集 中 地 区
						全 域	集 中 地 区	全 域	集 中 地 区		
北海道	苫小牧	0	0	403	381	222	177	113	80	0.8	0.8
	札幌	4.1	3.3	4,360	2,136	3,284	2,955	332	132	20.8	20.0
青森	弘前	6.3	6.3	889	827	245	214	446	280	5.8	5.8
	八戸	2.4	2.4	795	747	196	158	572	418	2.2	2.2
宮城	石巻	0	0	319	273	123	75	218	133	0.2	0.2
	仙台	6.3	6.3	1,837	1,547	895	760	860	731	21.0	21.0
東京	調布	6.8	6.8	1,490	1,450	419	417	215	202	7.6	7.6
	武蔵野	1.8	1.8	1,548	1,548	328	328	161	161	0.6	0.6
埼玉	熊谷	2.7	2.7	1,403	982	172	121	597	418	0	0
	浦和	0.9	0.9	2,312	1,988	203	171	1,130	994	0	0
千葉	市原	0	0	520	144	412	158	353	87	0	0
	船橋	0.1	0.1	277	252	328	287	396	357	4.0	4.0
神奈川	小田原	3.7	3.7	645	270	447	305	278	205	0.6	6
	茅ヶ崎	1.5	1.5	501	380	156	121	330	240	0	0
新潟	長岡	7.0	7.0	654	505	373	327	210	156	4.8	4.8
	上越	2.5	2.5	332	274	260	200	134	90	2.6	2.6
石川	金沢	5.6	5.6	283	169	640	463	453	274	2.4	2.4
愛知	春日井	0	0	1,687	1,265	481	260	268	146	2.6	0
	一宮	6.8	3.7	1,158	521	675	371	340	153	0	0
大阪	門真	0	0	273	255	278	240	129	117	0	0
	東大阪	4.6	4.6	1,908	1,602	1,205	1,128	272	238	6.6	2.3
兵庫	宝塚	0	0	268	268	124	124	235	235	0	0
鳥取	米子	4.2	3.9	546	144	299	172	440	212	12.4	4.7
広島	呉	3.0	3.0	258	240	430	428	340	320	3.3	3.3
愛媛	新居浜	1.9	1.9	255	173	72	64	160	132	2.3	2.3
	松山	1.8	1.8	473	416	146	116	303	242	7.8	7.8
福岡	福岡	32.4	32.0	3,435	3,264	1,778	1,709	1,118	950	14.0	14.0
	北九州	35.2	35.2	1,879	1,691	1,554	1,463	908	817	22.2	22.2
長崎	佐世保	9.6	9.5	418	278	257	194	875	672	11.6	7.3
	長崎	13.6	13.6	529	438	394	342	983	866	6.3	6.3
宮崎	都城	4.0	4.0	1,658	1,109	325	234	209	58	4.0	4.0
	宮崎	8.3	8.3	1,875	1,259	672	486	235	69	23.4	23.4
合	計	177.1	172.4	35,188	26,796	17,393	14,568	13,613	10,185	18.99	17.02

別表B-7-6 調査対象都市の主要な交通規制の実施延長

県名	都市名	進行禁止指定方向外(箇所)						計	
		右折禁止		右折及び直進禁止		その他指定方向外 通行禁止		全 城	集 中 地 区
		全 城	集 地 中 区	全 城	集 地 中 区	全 城	集 地 中 区		
北海道	苫小牧	29	26	3	3	31	27	63	56
	札幌	209	180	30	30	133	110	372	320
青森	弘前	104	102	1	1	65	64	170	167
	八戸	84	81	5	5	45	45	134	131
宮城	石巻	13	10	3	3	9	7	25	20
	仙台	160	138	29	26	102	88	291	252
東京	調布	111	111	10	10	12	12	133	133
	武蔵野	51	51	10	10	0	0	61	61
埼玉	熊谷	11	11	2	2	2	2	15	15
	浦和	98	97	37	37	26	26	161	160
千葉	市原	84	37	0	0	40	8	124	45
	船橋	49	49	7	7	6	6	62	62
神奈川	小田原	61	55	7	7	61	56	129	118
	茅ヶ崎	60	40	57	35	155	105	272	180
新潟	長岡	120	120	17	17	7	7	144	144
	上越	122	116	7	7	89	88	218	211
石川	金沢	174	121	51	36	34	22	259	179
愛知	春日井	50	23	43	11	33	9	126	43
	一宮	62	35	25	14	14	8	101	57
大阪	門真	73	69	9	9	66	64	148	142
	東大阪	102	88	44	44	145	135	291	267
兵庫	宝塚	21	21	5	5	6	6	32	32
鳥取	米子	24	8	9	0	9	9	42	17
広島	呉	22	22	9	9	18	18	49	49
愛媛	新居浜	1	1	1	1	0	0	2	2
	松山	43	40	11	8	39	39	93	87
福岡	福岡	579	554	109	95	656	626	1,344	1,275
	北九州	298	286	27	27	311	296	636	609
長崎	佐世保	14	12	2	1	4	2	20	15
	長崎	43	41	41	41	10	9	94	91
宮崎	都城	35	24	5	1	12	6	52	31
	宮崎	45	39	4	3	9	7	58	49
合計		2,952	2,608	620	505	2,149	1,907	5,721	5,020



別表B-7-7 人口集中地区歩行者用道路内訳

県名	都市名	遊歩道 歩行者天国		買物道路		遊戯道路		通学 通園路		通勤道路		3.5m未 満道路		その他		計	
		箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所 (区間)	延長 (km)
北海道	苫小牧	1	0.5	1	0.3	0	0	11	2.2	0	0	0	0	0	0	13	3.0
	札幌	3	0.4	4	1.3	10	0.9	71	17.4	0	0	0	0	0	0	88	20.0
青森	弘前	0	0	0	0	0	0	39	7.5	0	0	12	1.3	0	0	51	8.8
	八戸	0	0	0	0	0	0	13	6.8	0	0	12	2.3	0	0	25	9.1
宮城	石巻	4	0.9	1	0.2	0	0	25	11.2	0	0	0	0	0	0	30	12.3
	仙台	1	0.4	6	2.5	11	1.2	247	71.3	0	0	0	0	0	0	265	75.4
東京	調布	0	0	15	2.0	14	1.3	46	9.7	0	0	0	0	21	2.7	96	15.7
	武蔵野	0	0	18	3.0	77	10.5	87	19.1	0	0	0	0	0	0	182	32.6
埼玉	熊谷	0	0	1	0.6	0	0	5	1.0	0	0	0	0	0	0	6	1.6
	浦和	1	0.4	5	1.2	26	5.1	80	25.8	26	6.5	0	0	0	0	138	39.0
千葉	市原	0	0	1	0.2	0	0	17	6.7	0	0	0	0	0	0	18	6.9
	船橋	1	0.3	3	0.3	2	0.5	29	10.2	0	0	0	0	1	0.03	36	11.3
神奈川	小田原	1	0.2	1	0.5	1	1.0	8	0.3	0	0	3	0.2	0	0	14	2.2
	茅ヶ崎	14	4.1	0	0	2	0.8	3	2.1	0	0	10	0.8	1	0.03	30	7.8
新潟	長岡	0	0	0	0	0	0	18	2.5	0	0	1	0.2	5	0.3	24	3.0
	上越	0	0	1	0.1	0	0	25	7.8	1	0.7	0	0	0	0	27	8.6
石川	金沢	0	0	12	1.7	6	0.6	84	16.0	9	2.3	0	0	3	0.2	114	20.8
愛知	春日井	0	0	11	1.7	3	0.6	37	8.8	2	0.1	12	3.9	7	2.0	72	17.1
	一宮	0	0	11	0.6	0	0	55	7.5	0	0	0	0	0	0	56	8.1
大阪	門真	0	0	8	2.0	33	2.3	26	6.2	0	0	8	1.7	16	3.6	91	15.8
	東大阪	0	0	18	3.6	20	2.7	79	15.6	5	10.0	27	4.3	4	1.5	153	37.7
兵庫	宝塚	1	0.03	1	0.5	1	0.2	26	8.5	2	0.4	1	0.9	3	0.4	35	10.9
鳥取	米子	1	0.7	4	0.9	0	0	3	0.5	0	0	9	1.9	0	0	17	4.0
広島	呉	1	3.2	3	0.3	1	0.1	29	6.3	0	0	0	0	3	0.6	37	10.5
愛媛	新居浜	0	0	3	0.4	0	0	12	4.9	0	0	0	0	0	0	15	5.3
	松山	1	0.5	7	2.2	5	1.9	70	19.9	2	0.9	0	0	0	0	85	25.4
福岡	福岡	16	1.2	56	7.5	5	1.1	157	31.1	0	0	16	1.1	22	2.3	272	44.3
	北九州	0	0	57	6.9	18	2.0	121	30.8	0	0	6	1.6	7	4.1	209	45.4
長崎	佐世保	1	0.2	12	2.2	0	0	21	5.6	0	0	1	0.3	3	2.6	38	10.9
	長崎	14	2.6	22	3.1	0	0	32	11.5	0	0	14	2.4	2	0.7	84	20.3
宮崎	都城	0	0	0	0	0	0	15	7.9	0	0	0	0	0	0	15	7.9
	宮崎	0	0	2	0.3	0	0	49	11.9	0	0	0	0	0	0	51	12.2
合計		61	15.6	274	46.1	235	32.8	1,540	394.6	47	20.9	132	22.9	98	21.1	2,387	553.9

別表B-7-8 信号機数、違反取締り件数

県名	都市名	道路延長 (km)	信号機数		全域信号機 数 道路延長	動的違反 取締り件数	違反取締り 件数 道路延長	事故件数 (件)	違反取締り 件数 事故件数
			全 域	集 中地区					
北海道	苫小牧	929.4	85	59	0.091	7,437	8	577	12,889
	札幌	3,283.7	955	839	0.291	43,909	13	3,945	11,130
青森	弘前	965.8	73	61	0.076	7,922	8	679	11,667
	八戸	897.3	90	65	0.100	14,338	16	951	15,077
宮城	石巻	525.8	42	37	0.080	4,074	8	303	13,446
	仙台	1,286.7	336	286	0.261	48,873	38	2,035	24,016
東京	調布	388.4	139	137	0.358	9,970	26	464	21,487
	武蔵野	130.4	121	121	0.928	6,461	50	327	19,758
埼玉	熊谷	1,411.8	103	50	0.073	9,258	7	603	15,353
	浦和	1,317.4	177	143	0.134	18,171	14	1,412	12,869
千葉	市原	2,138.7	137	52	0.064	7,449	3	595	12,519
	船橋	813.1	161	117	0.198	4,070	5	1,133	3,592
神奈川	小田原	506.0	149	107	0.294	16,859	33	804	20,969
	茅ヶ崎	531.9	67	48	0.126	4,934	9	390	12,651
新潟	長岡	1,388.1	130	102	0.094	9,473	7	720	13,157
	上越	733.6	96	75	0.131	9,939	14	587	16,932
石川	金沢	1,633.0	279	176	0.171	35,180	22	3,054	11,519
愛知	春日井	662.4	137	95	0.207	14,409	22	665	21,668
	一宮	1,834.4	193	151	0.105	15,320	8	1,106	13,852
大阪	門真	120.1	106	94	0.883	3,977	33	554	7,179
	東大阪	845.4	504	467	0.596	22,198	26	2,300	9,651
兵庫	宝塚	687.3	61	61	0.089	6,530	10	500	13,060
鳥取	米子	594.3	99	48	0.167	8,872	15	748	11,861
広島	呉	825.0	158	148	0.192	14,283	17	1,234	11,575
愛媛	新居浜	438.3	66	59	0.151	8,148	19	850	9,586
	松山	1,541.3	162	135	0.105	24,409	16	2,111	11,563
福岡	福岡	2,875.0	636	600	0.221	128,320	45	7,301	17,576
	北九州	3,834.9	591	543	0.154	113,580	30	5,243	21,663
長崎	佐世保	736.6	130	95	0.176	25,393	34	1,105	22,980
	長崎	1,119.7	188	150	0.168	32,759	29	1,839	17,813
宮崎	都城	572.4	93	67	0.162	7,868	14	553	14,228
	宮崎	337.8	192	138	0.568	5,000	15	1,224	4,085
合計		35,906.0	6,456	5,326	0.180	689,383	19	45,912	15,015

別表B-8 調査対象都市の取締状況 (件数)

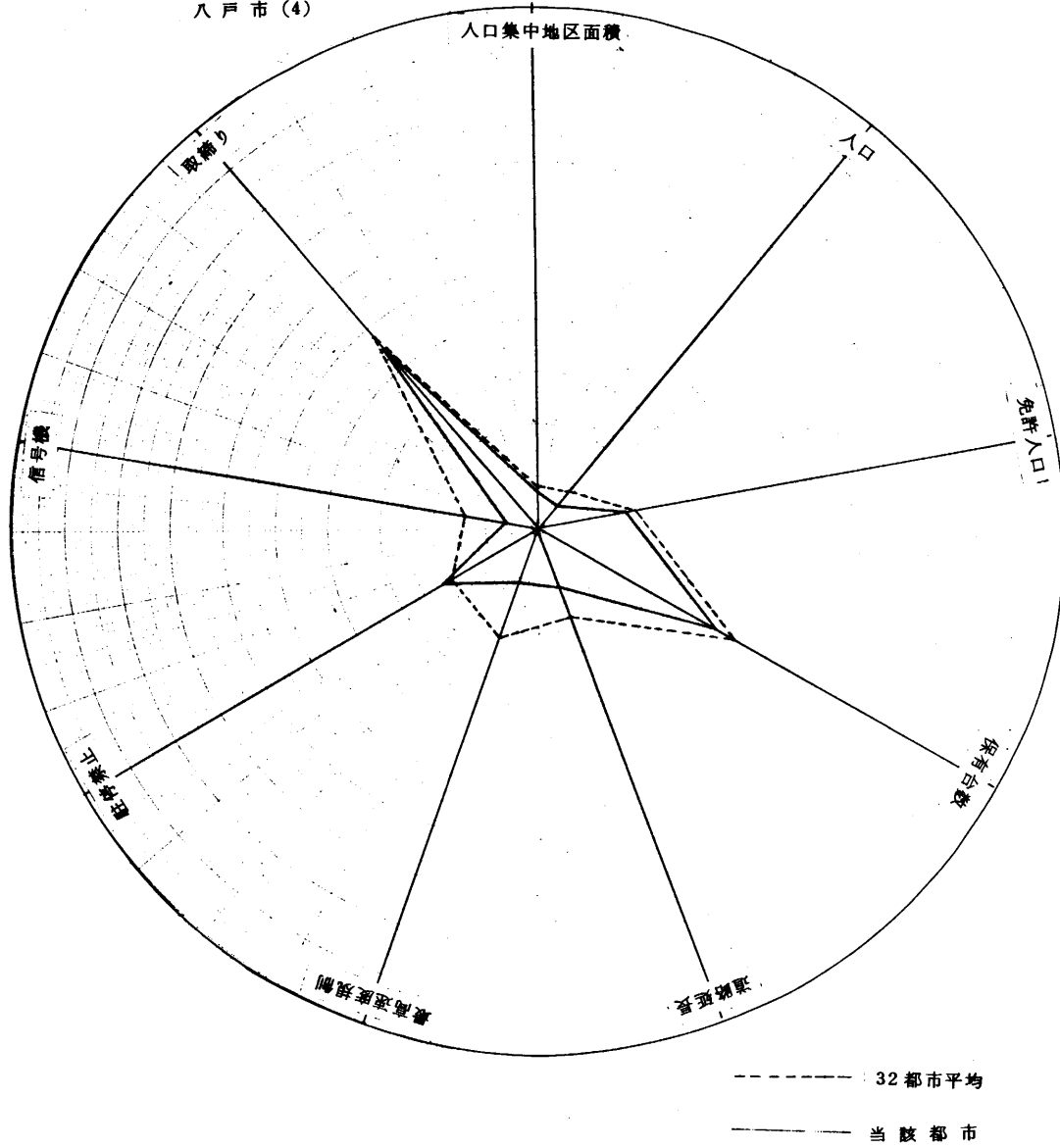
昭和51年中

県名	都市名	無免許	酒酔い	最高速度		信号無視	通制行禁止限	追越し	右左折	歩行者妨害	一時停止	安義務違反	その他の違反他	動的違反計	駐車
				25km/h以上	25km/h未満										
北海道	苫小牧	210	260	836	4,469	231	95	10	17	256	238	1	814	7,437	1,023
	札幌	1,164	2,445	3,436	15,011	1,620	6,703	42	239	3,801	3,677	404	5,367	43,909	38,672
青森	弘前	294	289	347	4,291	272	907	16	34	11	417	177	867	7,922	4,289
	八戸	376	457	1,445	8,236	343	984	465	28	11	426	154	1,413	14,338	4,764
宮城	石巻	160	164	109	1,246	97	781	35	45	23	541	16	857	4,074	1,133
	仙台	957	914	1,930	27,992	1,354	7,375	16	92	669	3,164	132	4,278	48,873	12,657
東京	調布	165	355	523	3,634	1,992	1,851	7	99	113	537	3	691	9,970	1,357
	武蔵野	95	164	850	2,647	247	742	25	851	46	382	2	410	6,461	4,208
埼玉	熊谷	235	188	598	4,825	247	574	3	9	182	1,260	190	947	9,258	3,476
	浦和	458	402	1,334	8,671	645	3,502	4	9	267	1,277	30	1,572	18,171	7,605
千葉	市原	363	236	748	2,272	314	975	5	0	1	52	4	2,479	7,449	1,114
	船橋	45	142	664	1,496	253	531	0	0	0	39	4	896	4,070	2,719
神奈川	小田原	304	458	766	5,506	1,555	2,556	6	11	223	1,952	11	3,511	16,859	6,812
	茅ヶ崎	194	544	470	1,868	139	351	0	0	20	468	0	880	4,934	1,499
新潟	長岡	174	644	346	5,873	628	551	50	31	30	465	4	677	9,473	9,168
	上越	158	549	1,980	2,964	475	2,179	41	24	22	451	22	1,074	9,939	4,834
石川	金沢	655	738	626	22,744	1,198	4,003	17	131	527	1,224	89	3,228	35,180	5,403
愛知	春日井	291	580	673	6,876	1,516	852	10	160	332	1,757	7	1,355	14,409	1,467
	一宮	255	156	418	4,913	766	3,771	2	9	122	3,610	2	1,306	15,320	2,502
大阪	門真	126	70	721	108	164	897	12	62	14	227	0	1,576	3,977	3,015
	東大阪	785	467	5,338	1,217	1,670	6,140	42	70	250	3,203	0	3,016	22,198	7,062
兵庫	宝塚	173	92	318	1,947	185	789	3	1,182	26	794	0	1,021	6,530	2,933
鳥取	米子	208	624	349	5,096	517	864	5	15	21	421	0	752	8,872	1,745
広島	呉	519	332	612	5,228	670	4,095	16	27	69	535	97	2,083	14,283	3,572
愛媛	新居浜	269	587	369	3,338	497	1,404	13	36	43	166	65	1,361	8,148	1,668
	松山	796	1,229	1,683	16,064	547	432	4	137	330	243	47	2,897	24,409	8,172
福岡	福岡	2,312	1,854	3,565	46,897	1,589	36,357	102	348	172	7,890	427	26,807	128,320	36,226
	北九州	2,601	1,753	3,951	51,967	3,300	14,028	45	511	270	10,907	482	23,765	113,580	34,301
長崎	佐世保	341	367	1,106	16,297	469	574	279	214	95	1,678	51	3,922	25,393	2,974
	長崎	722	491	1,164	21,545	967	2,482	109	182	190	2,011	87	2,809	32,759	7,913
宮崎	都城	151	256	25	1,023	497	1,543	12	26	18	1,540	2	2,775	7,868	927
	宮崎	165	434	130	1,786	285	640	10	64	43	335	13	1,095	5,000	2,118
合計		15,721	18,241	37,430	308,047	25,239	109,528	1,406	4,663	8,197	51,887	2,523	106,501	689,383	227,328

別図C-1

都市特性

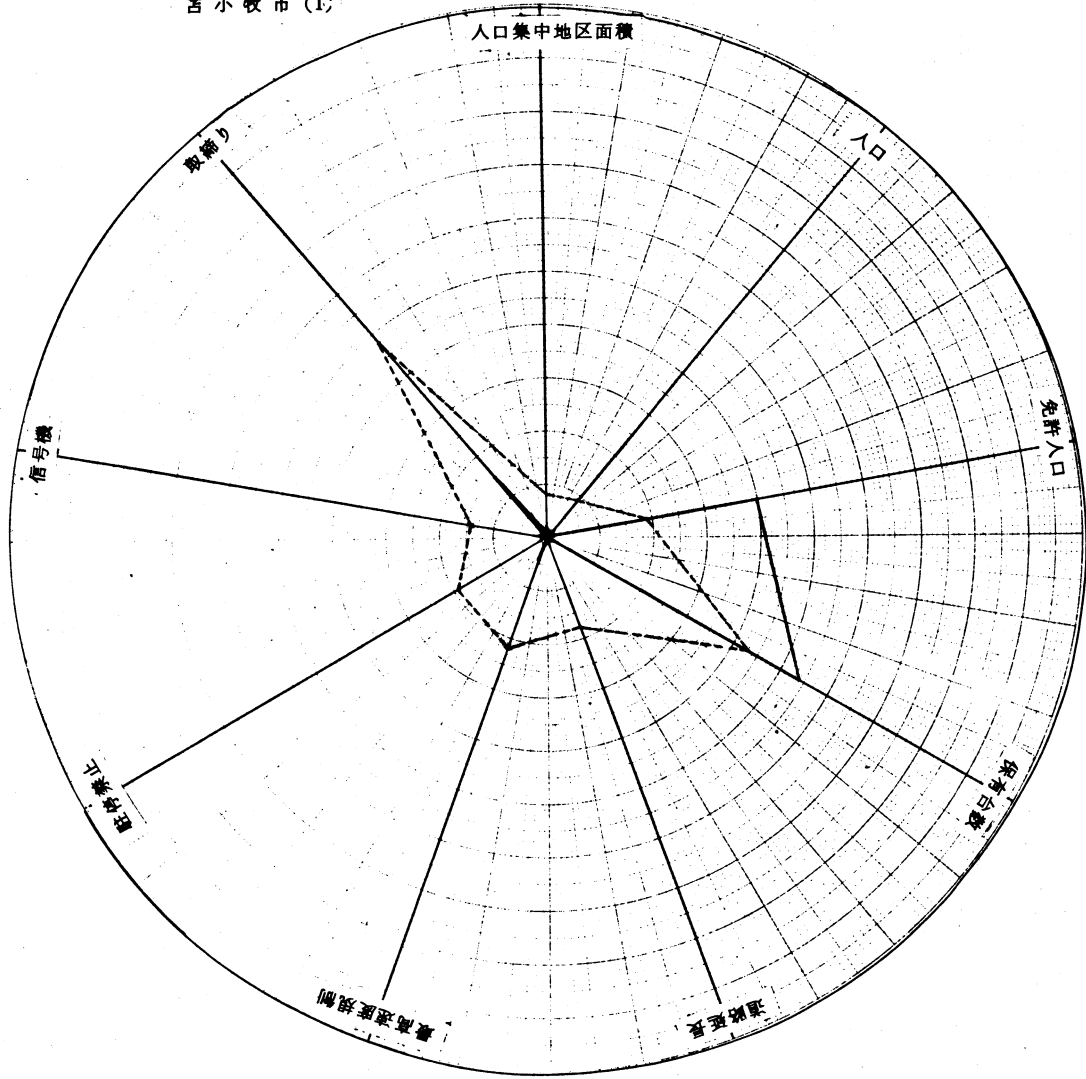
八戸市(4)



別図C-2

都市特性

苫小牧市(1)

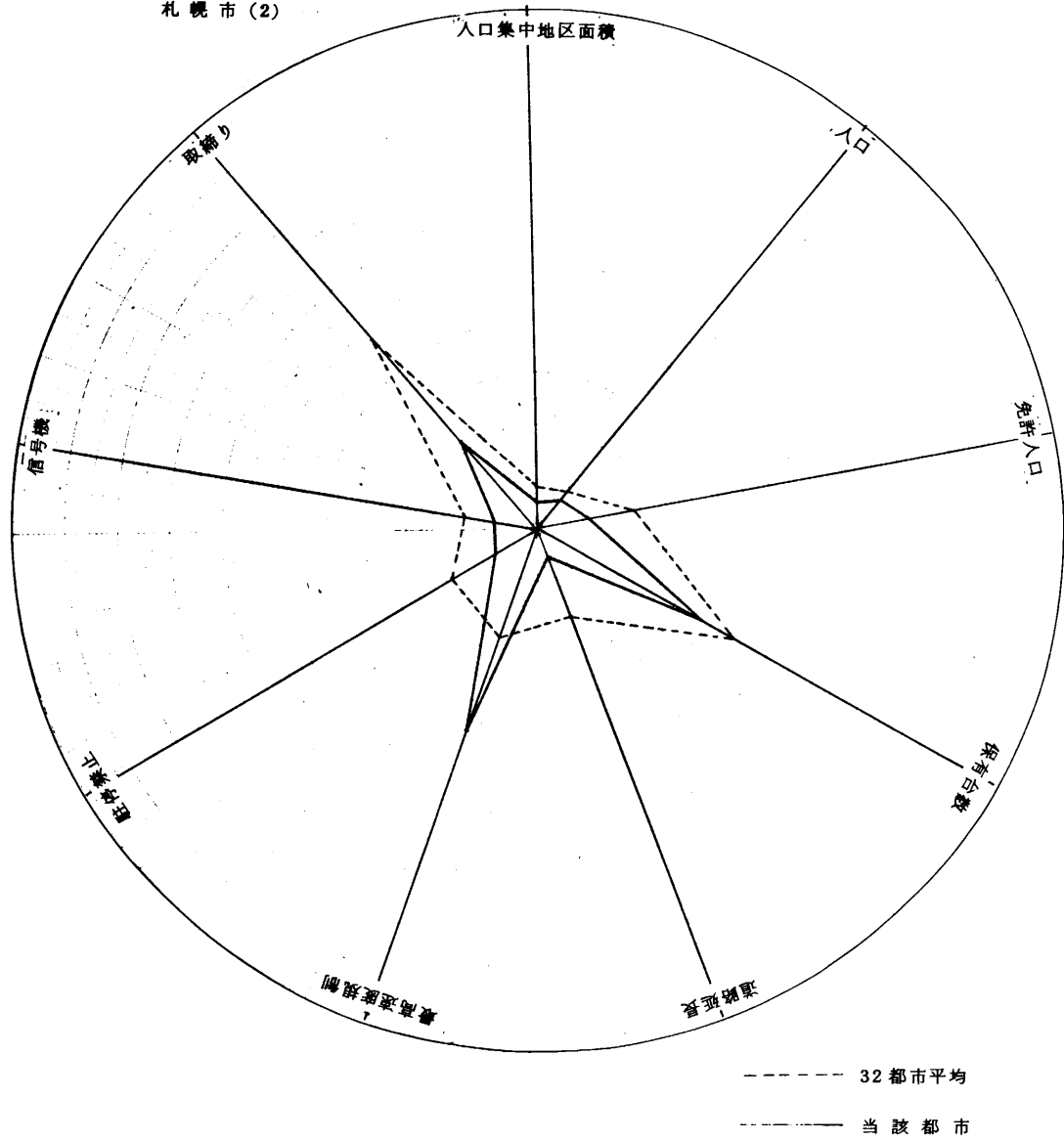


----- 32都市平均  
 ———— 当該都市

別図C-3

都市特性

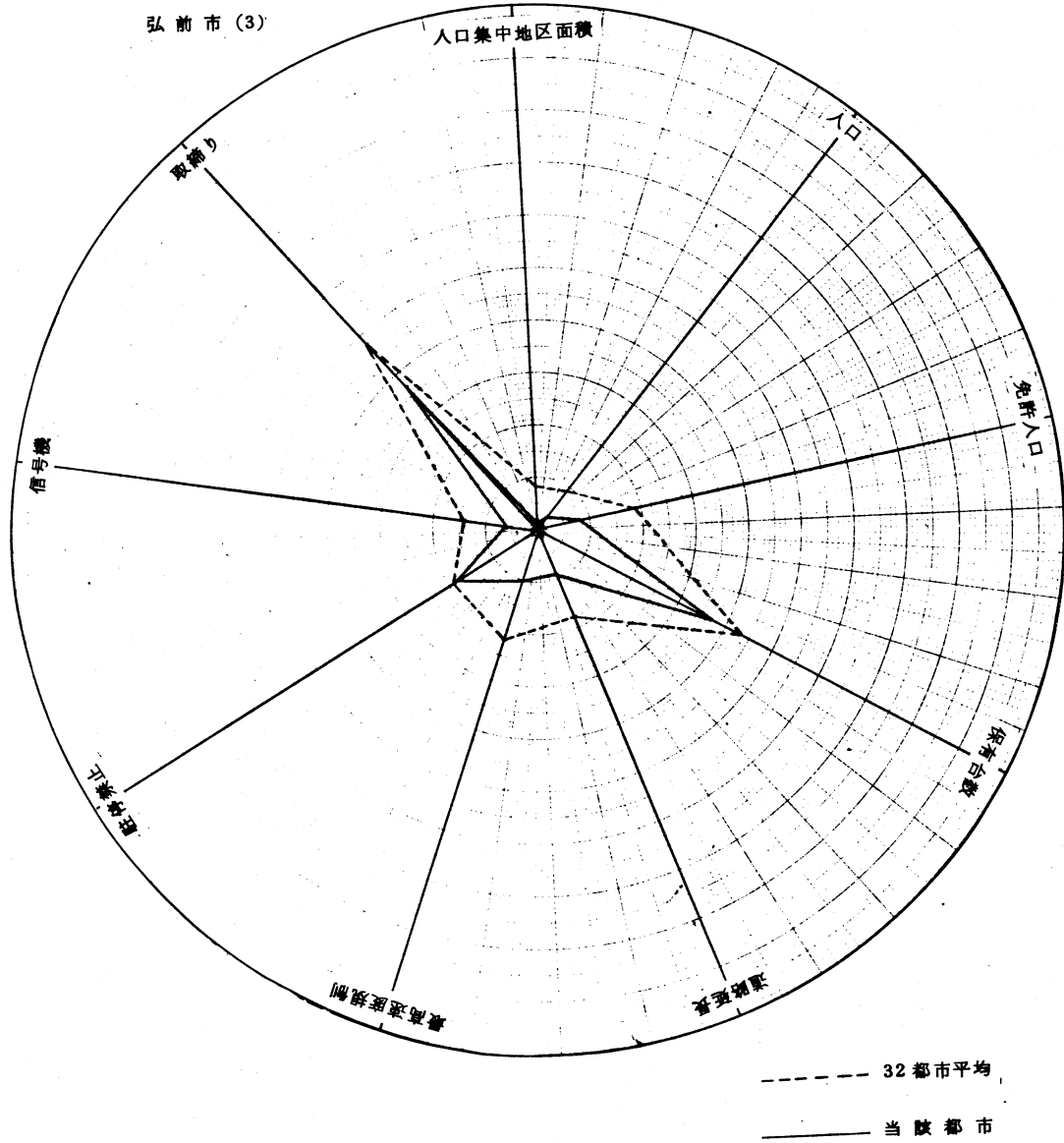
札幌市(2)



別図C-4

都市特性

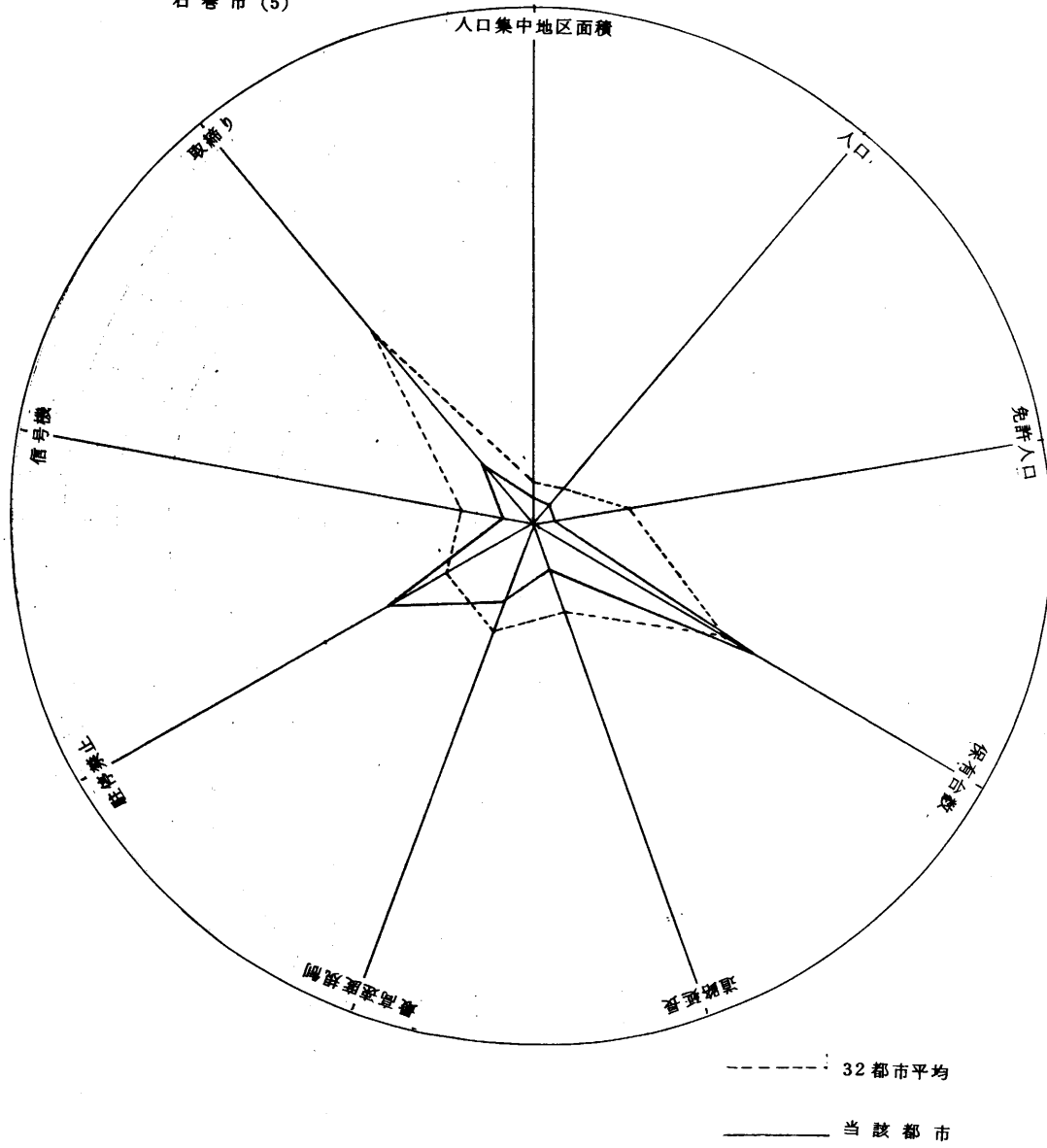
弘前市(3)



別図C-5

都市特性

石巻市(5)

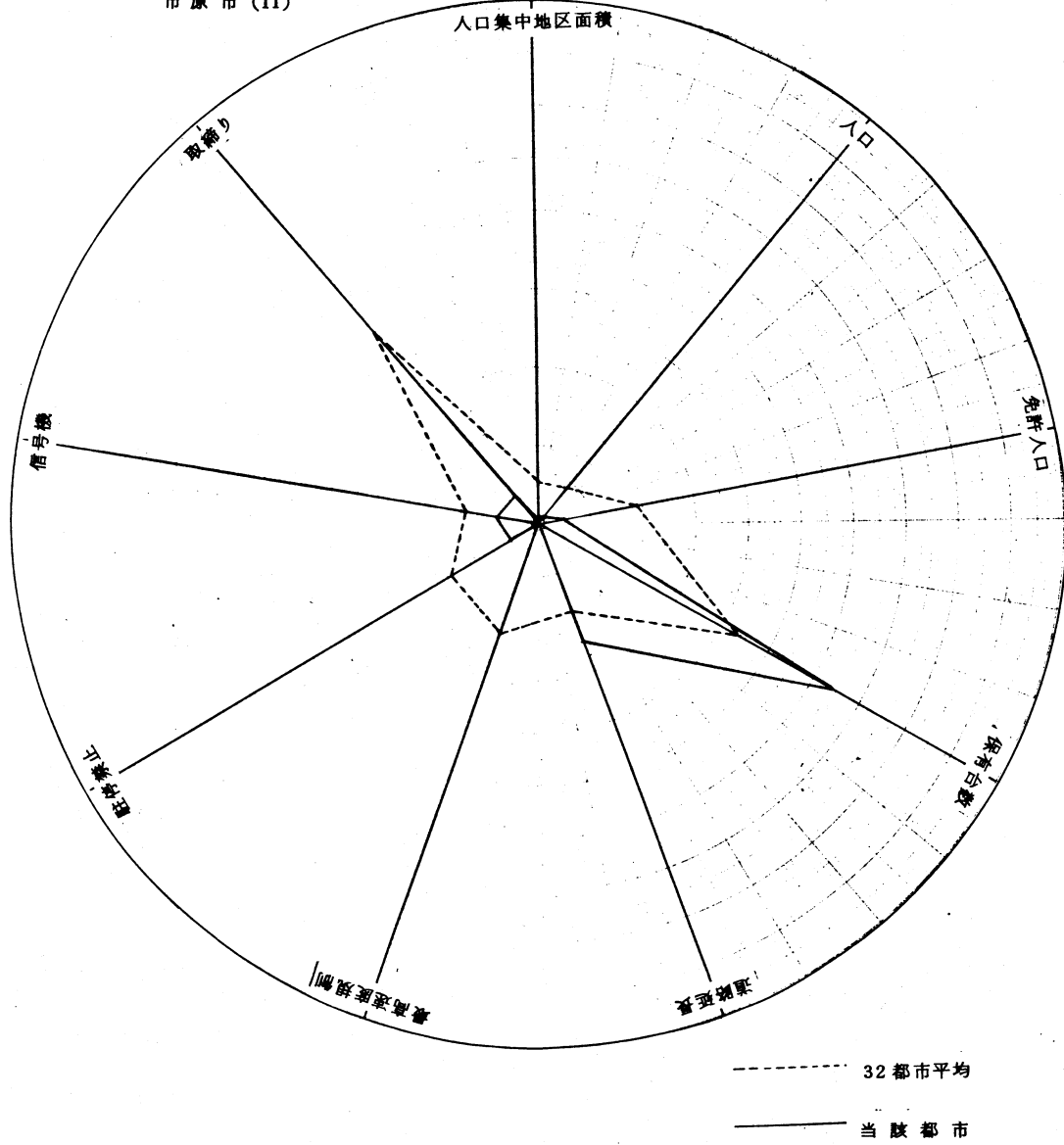




別図C-6

都市特性

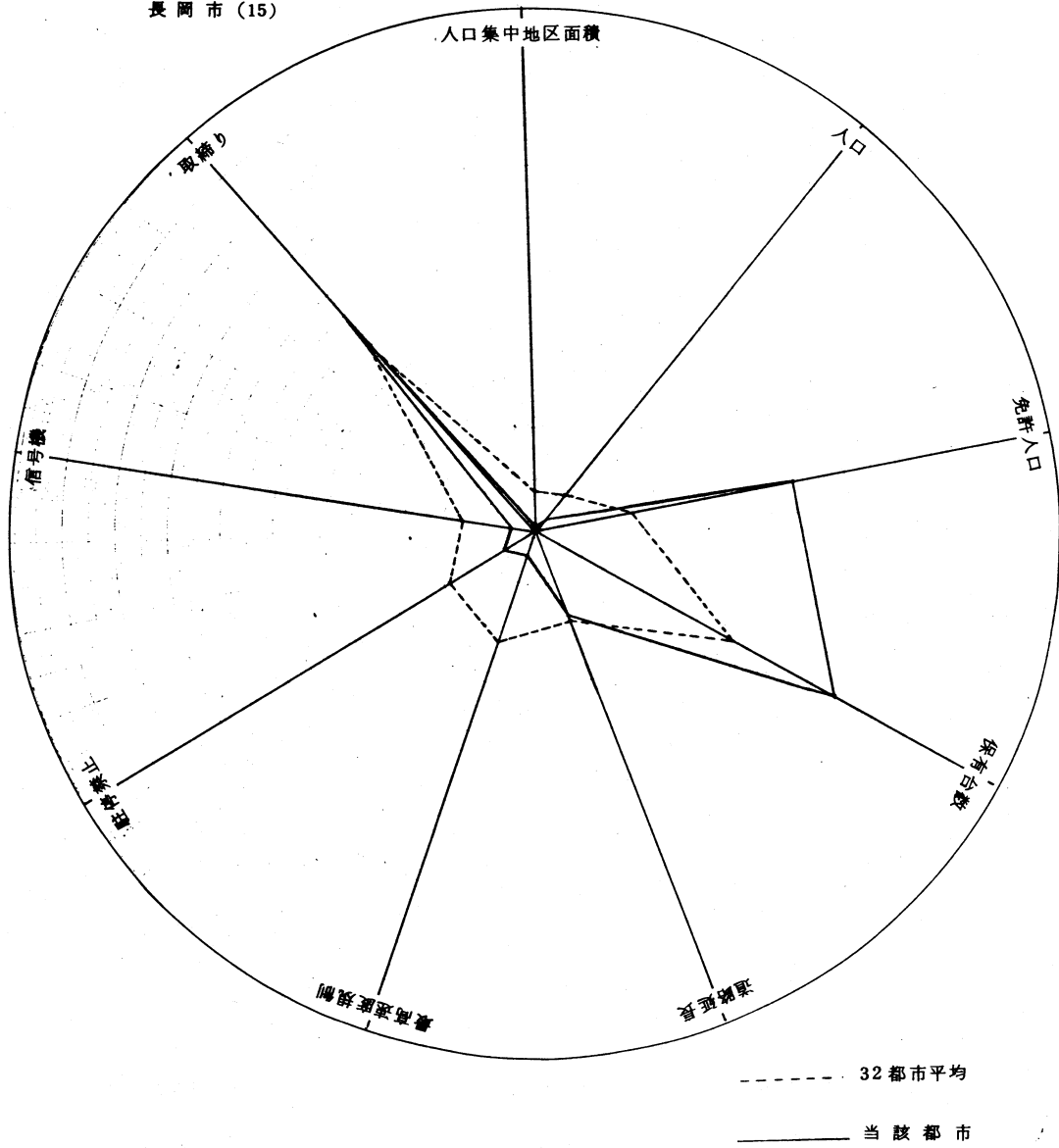
市原市(11)



別図C-7

都市特性

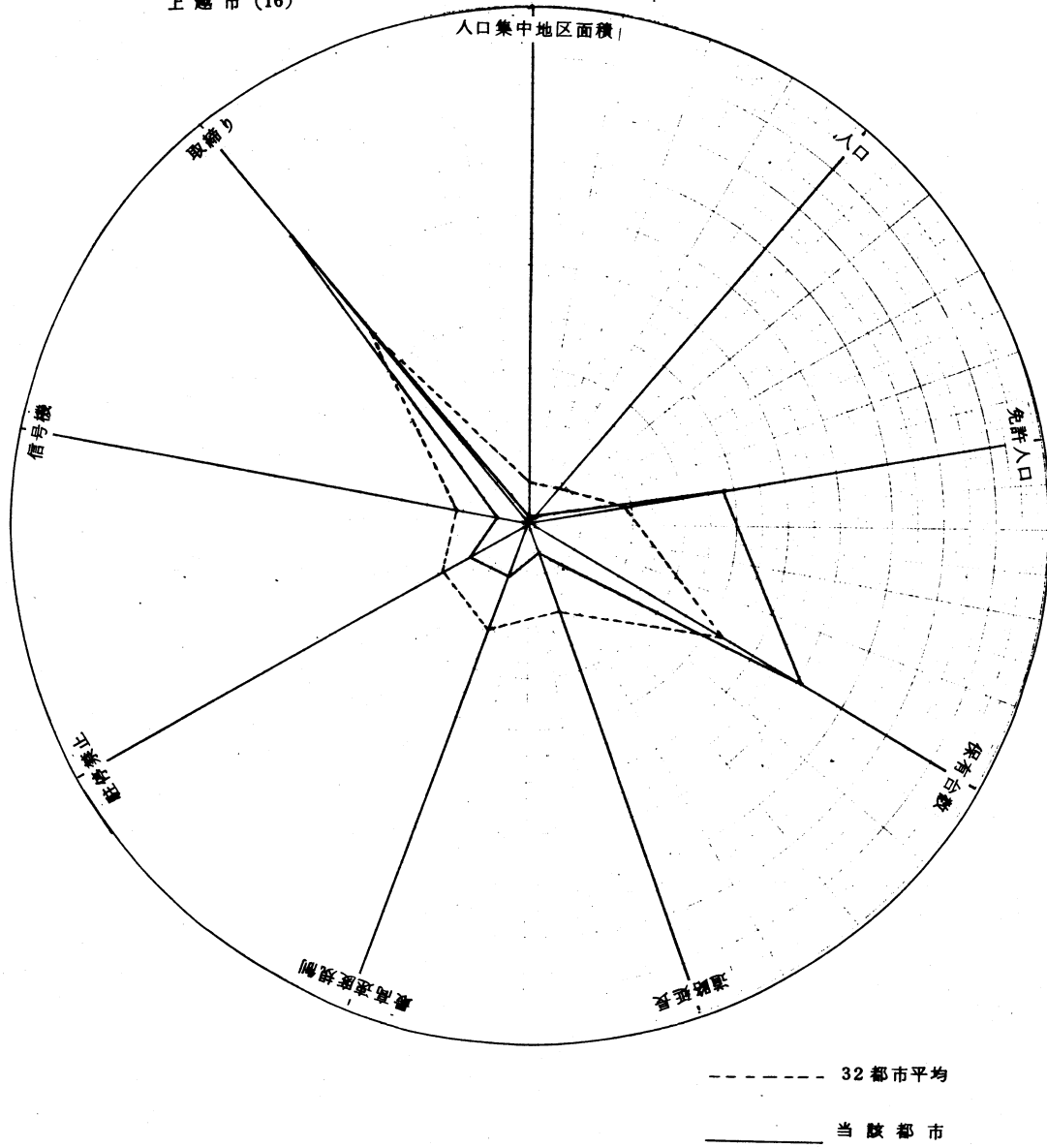
長岡市 (15)



別図C-8

都市特性

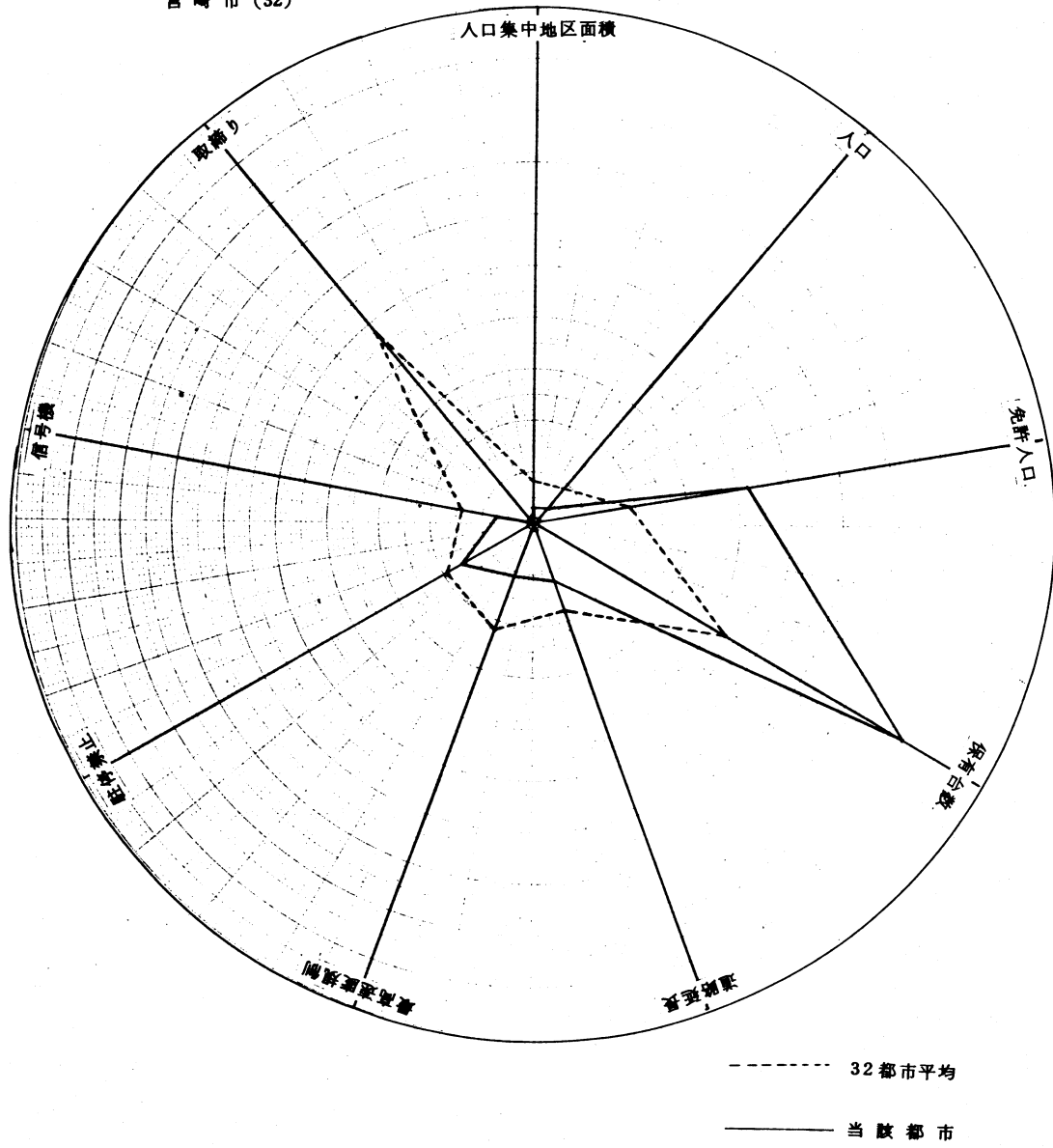
上越市(16)



別図C-9

都市特性

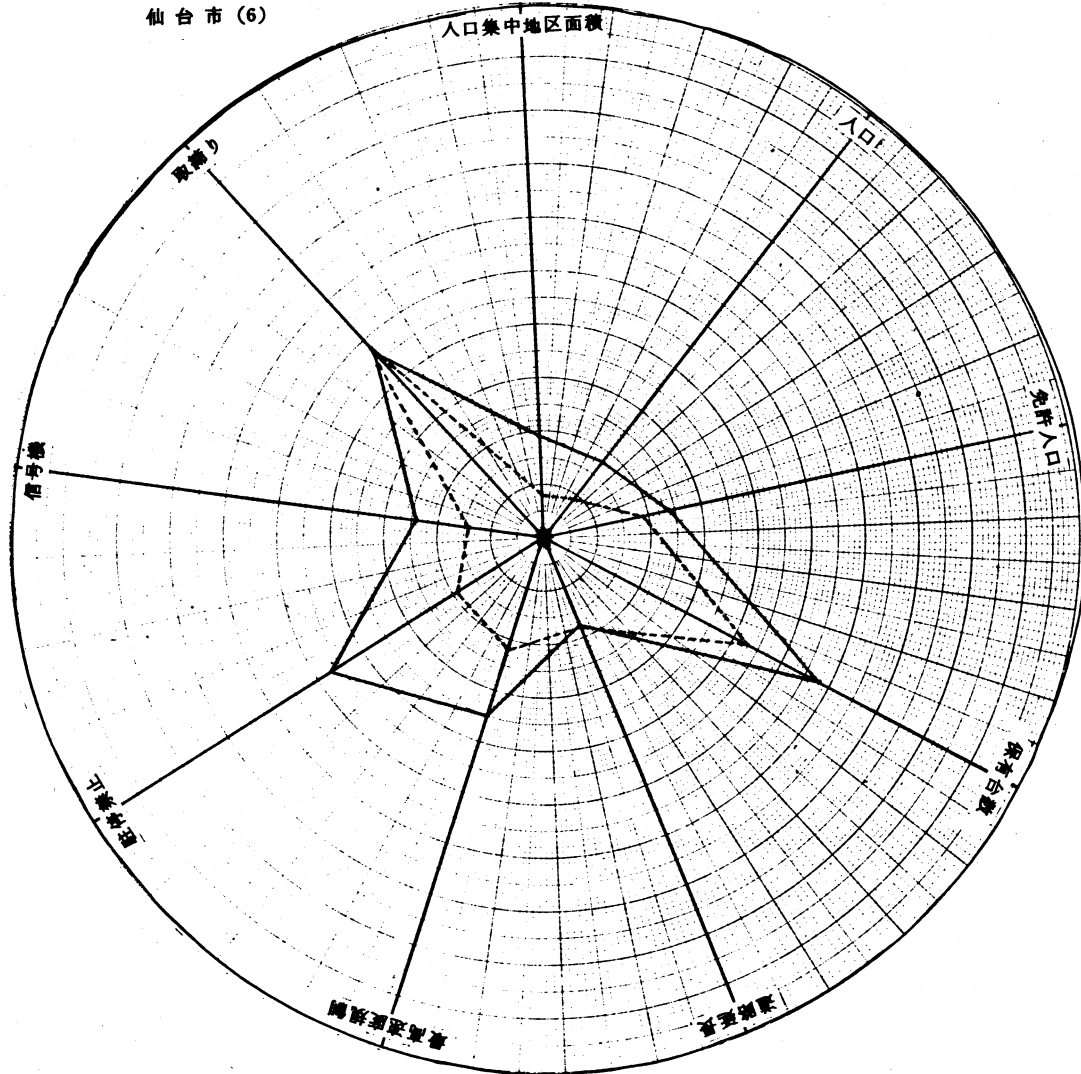
宮崎市(32)



別図C-10

都市特性

仙台市(6)



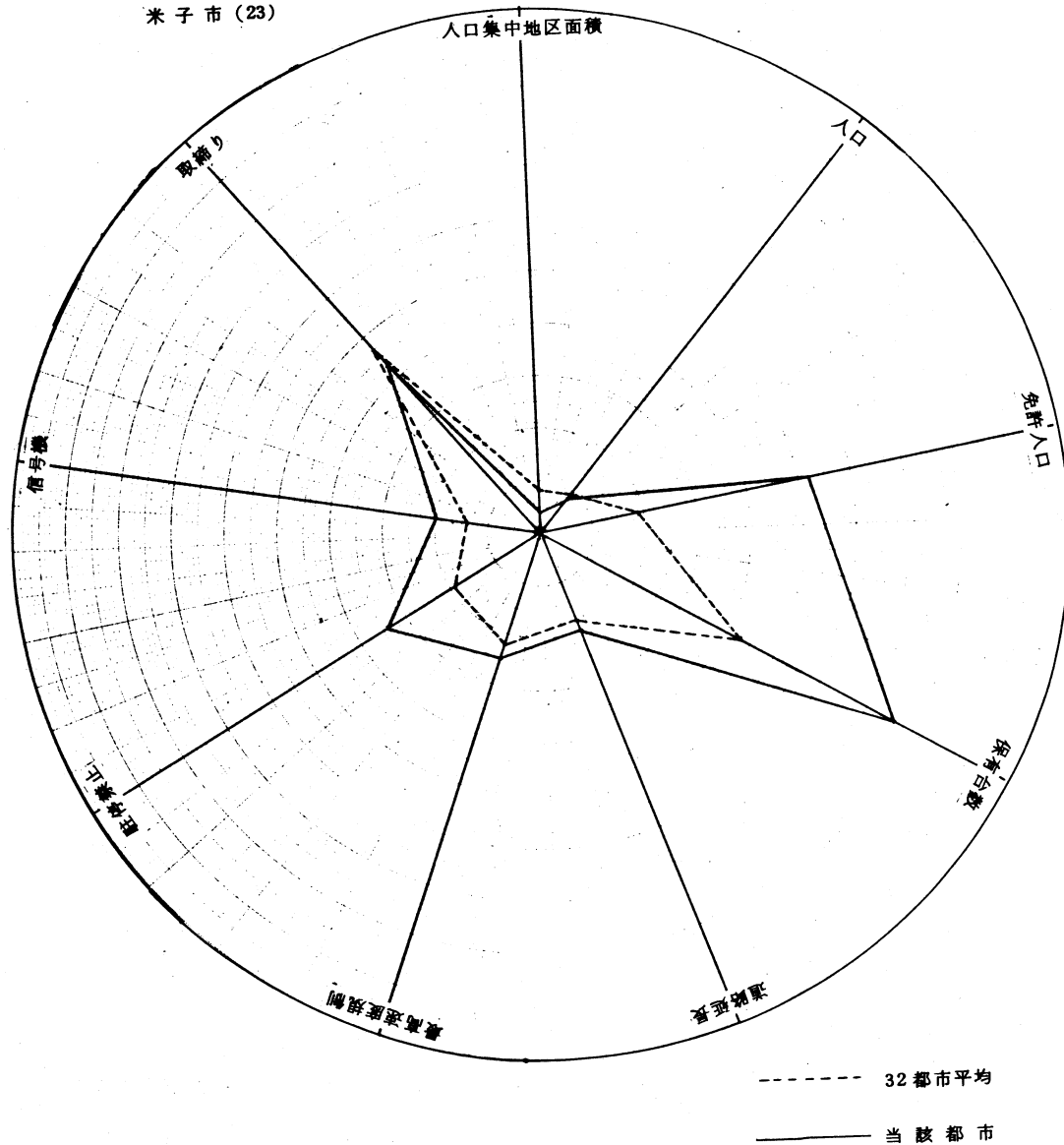
----- 32都市平均

————— 当該都市

別図C-12

都市特性

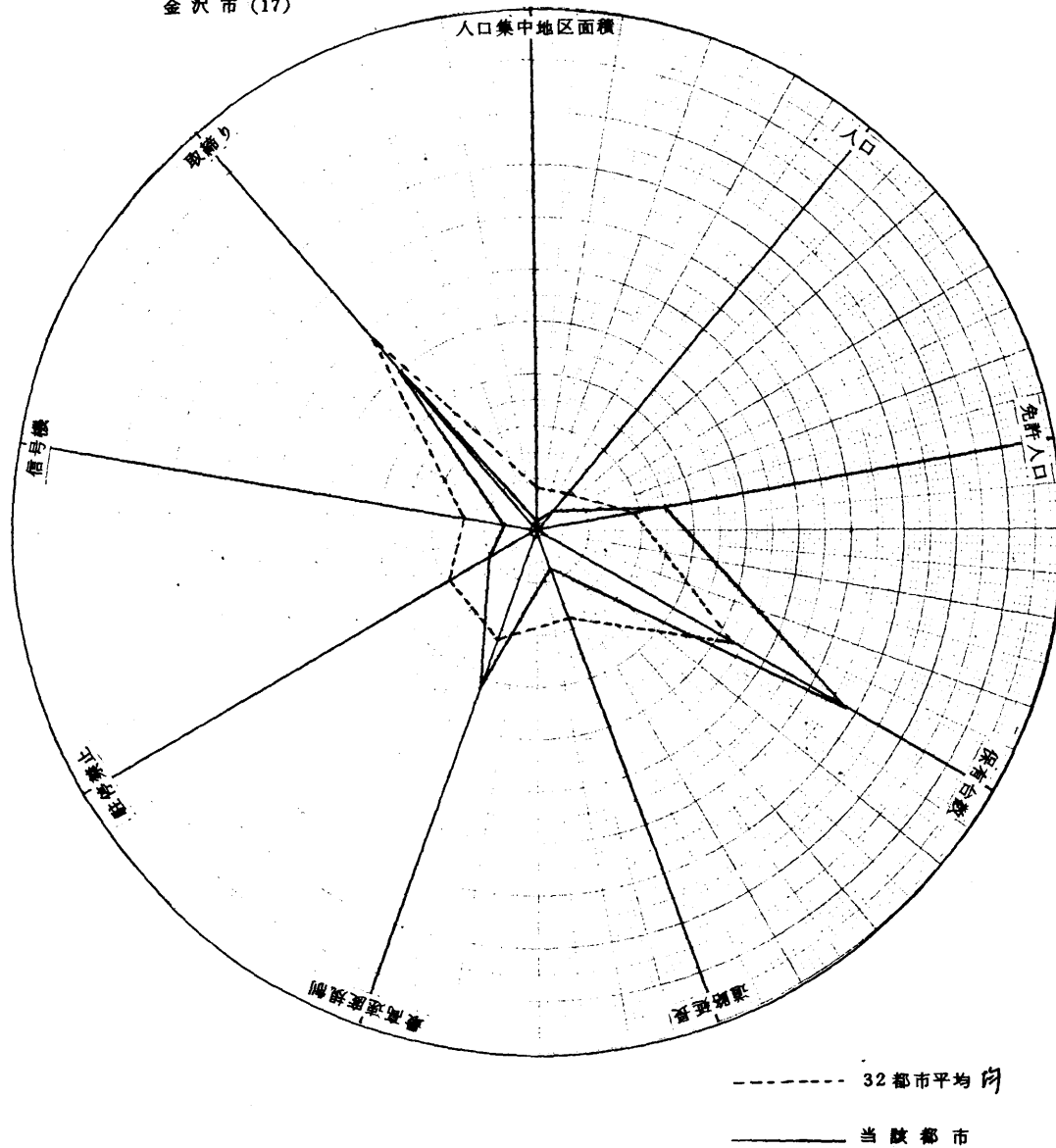
米子市(23)



別図C-11

都市特性

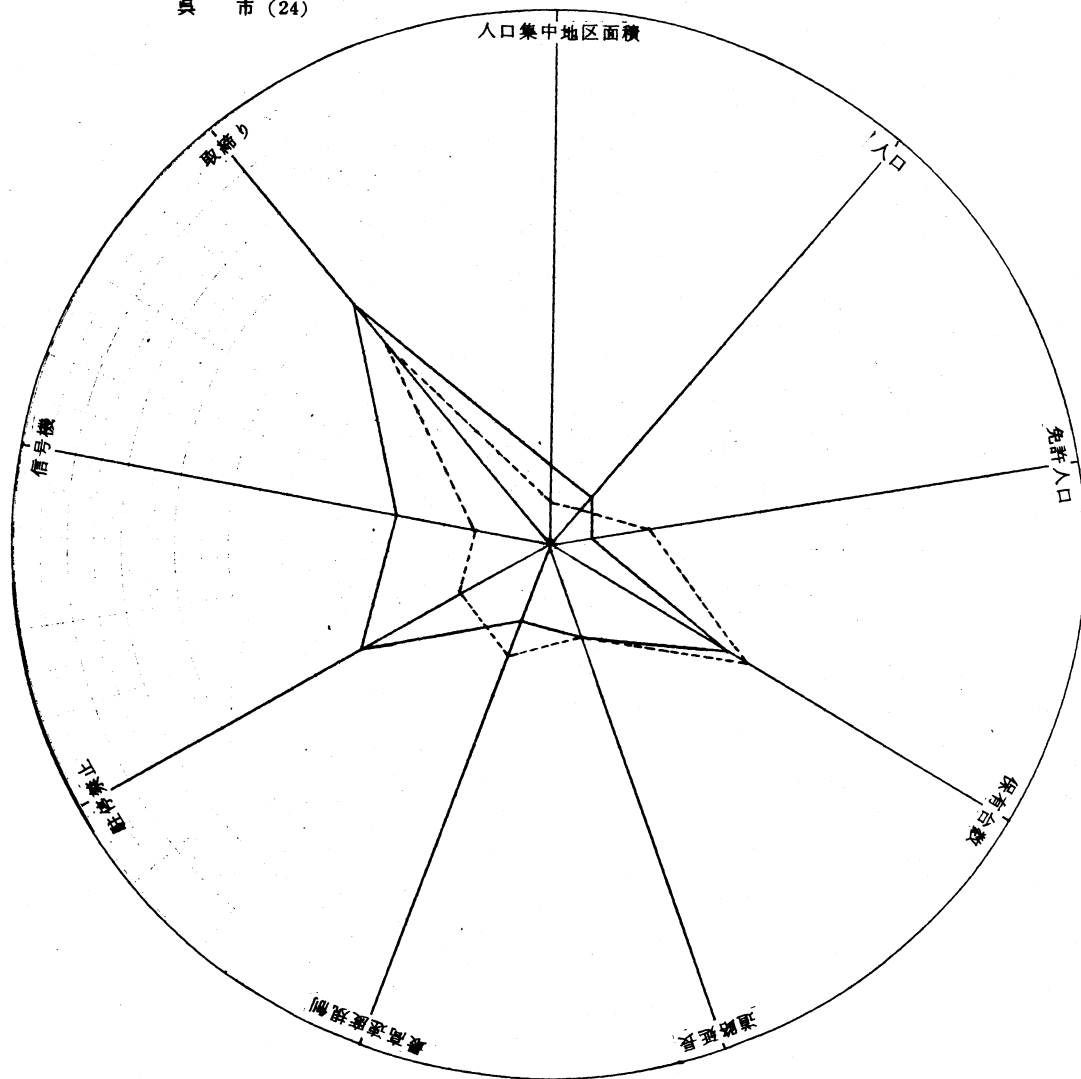
金沢市(17)



別図C-13

都市特性

县市(24)



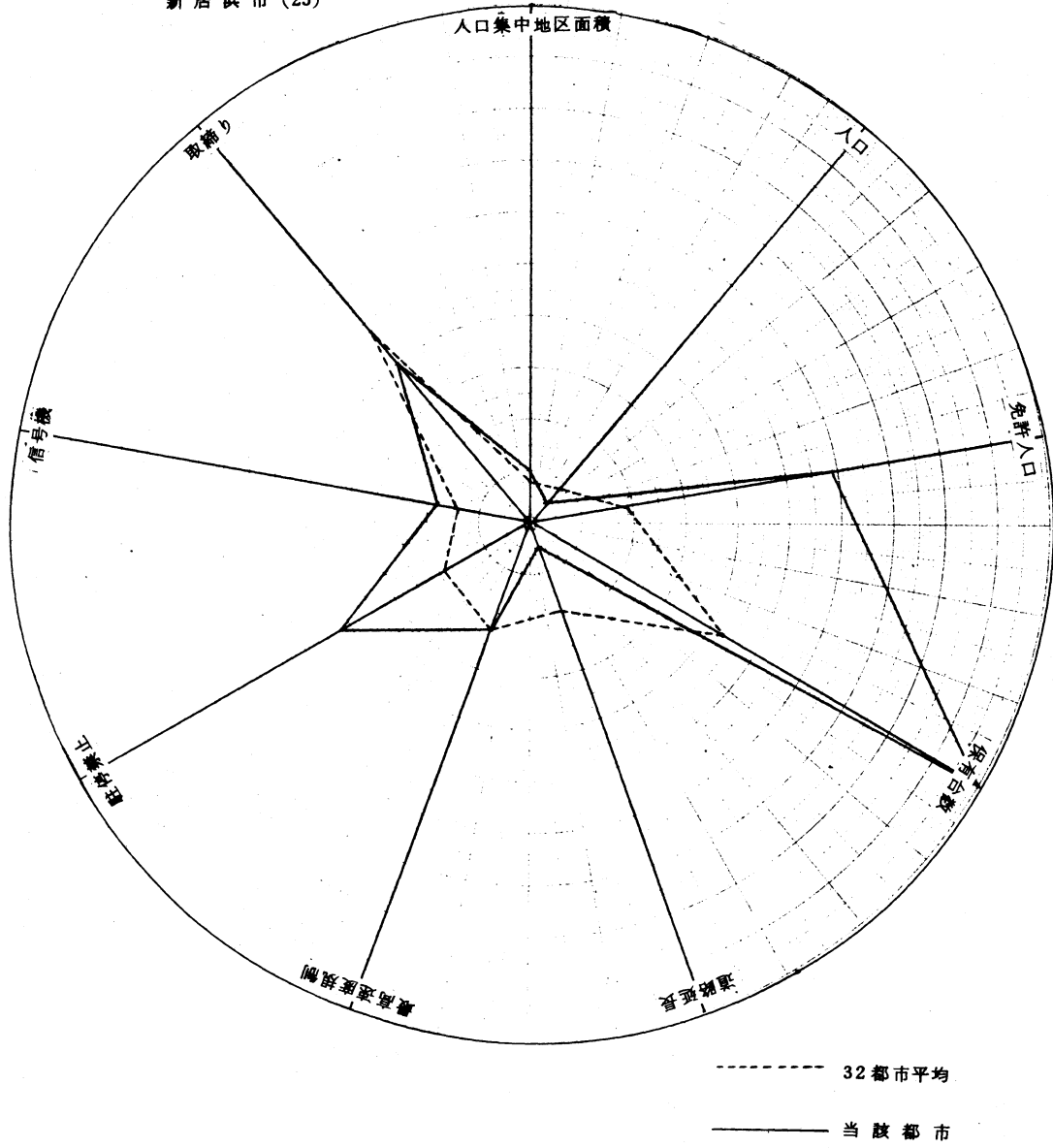
----- 32都市平均  
 \_\_\_\_\_ 当該都市



別図C-14

都市特性

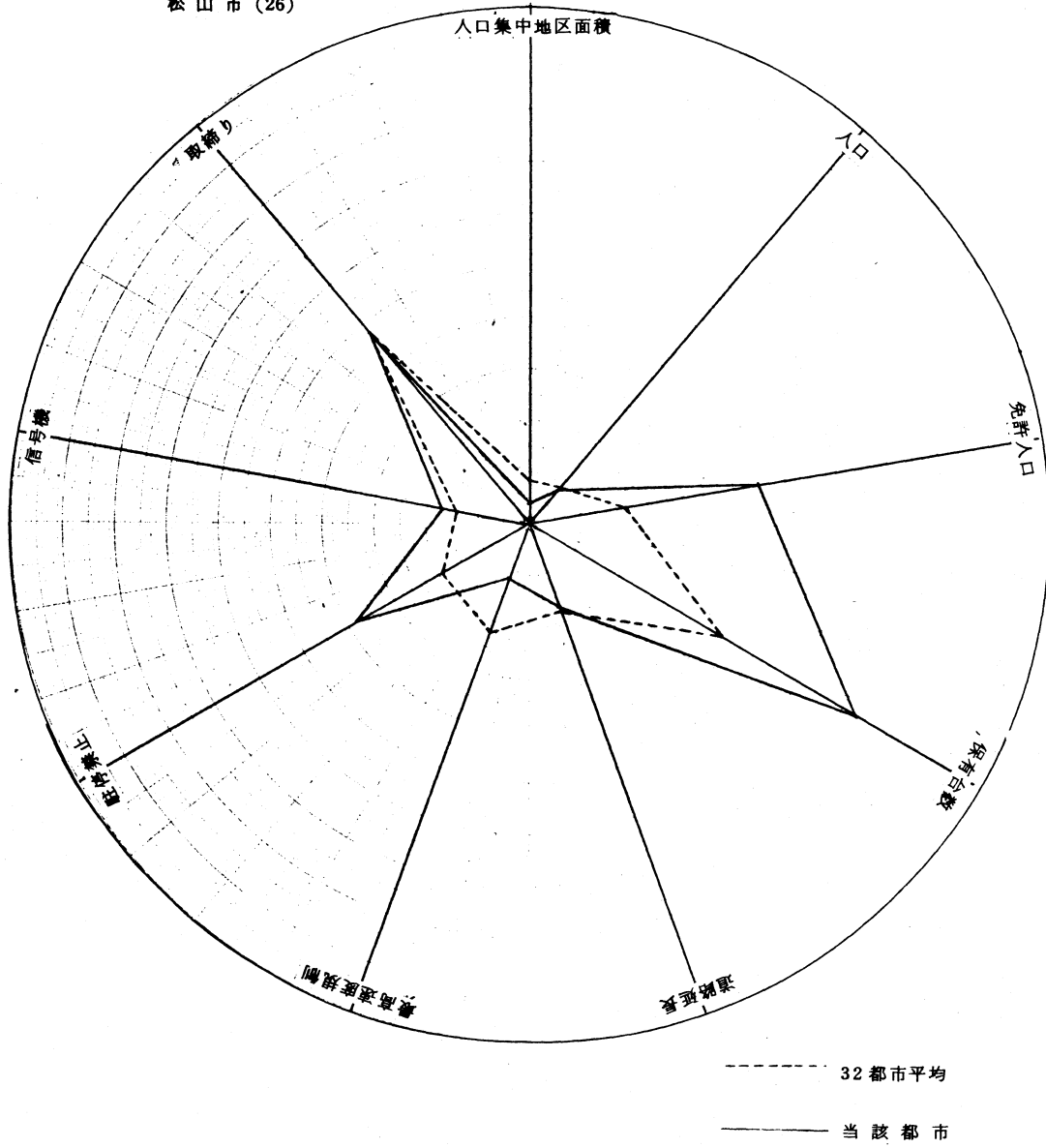
新居浜市 (25)



別図C-15

都市特性

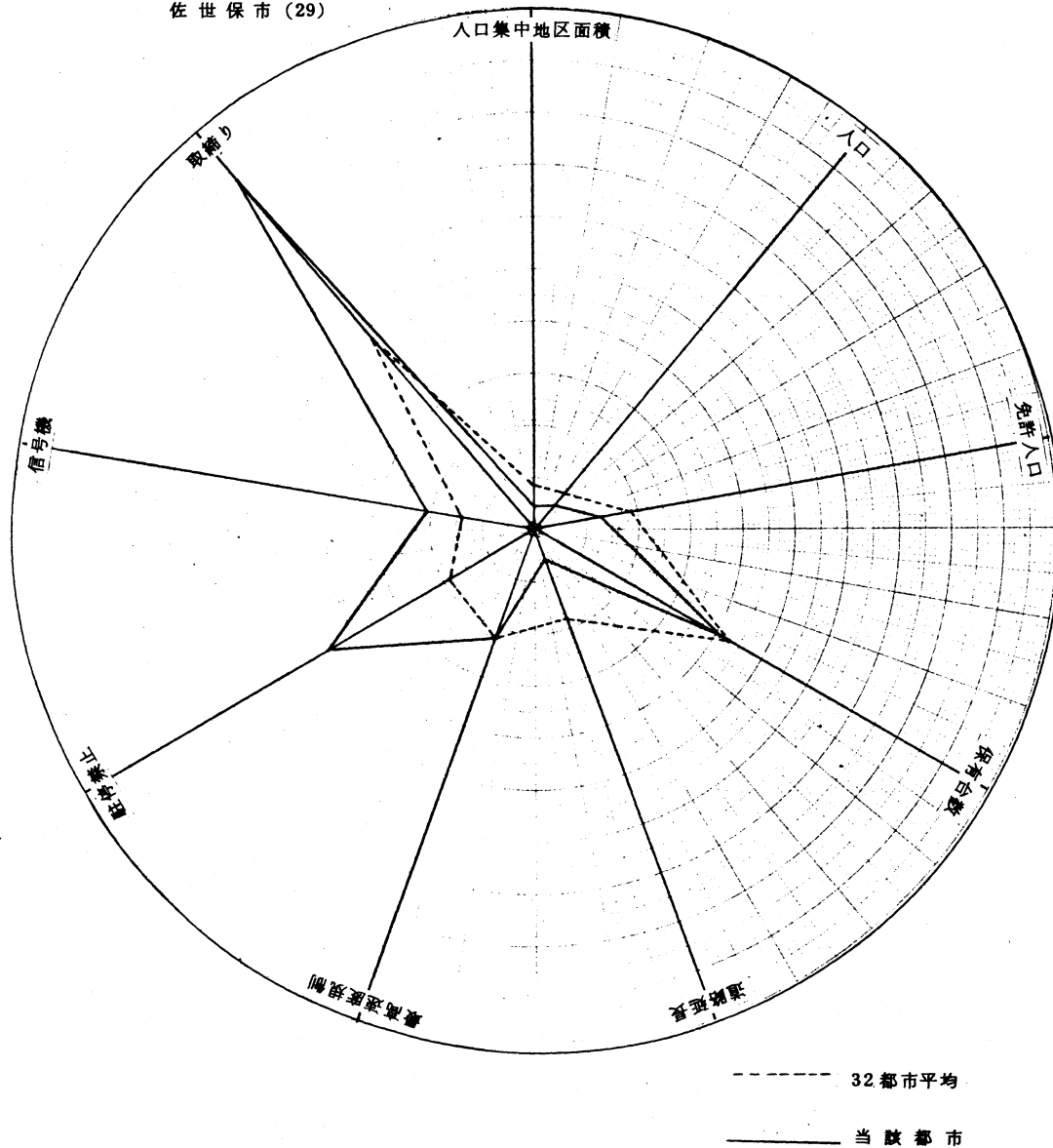
松山市 (26)



別図C-16

都市特性

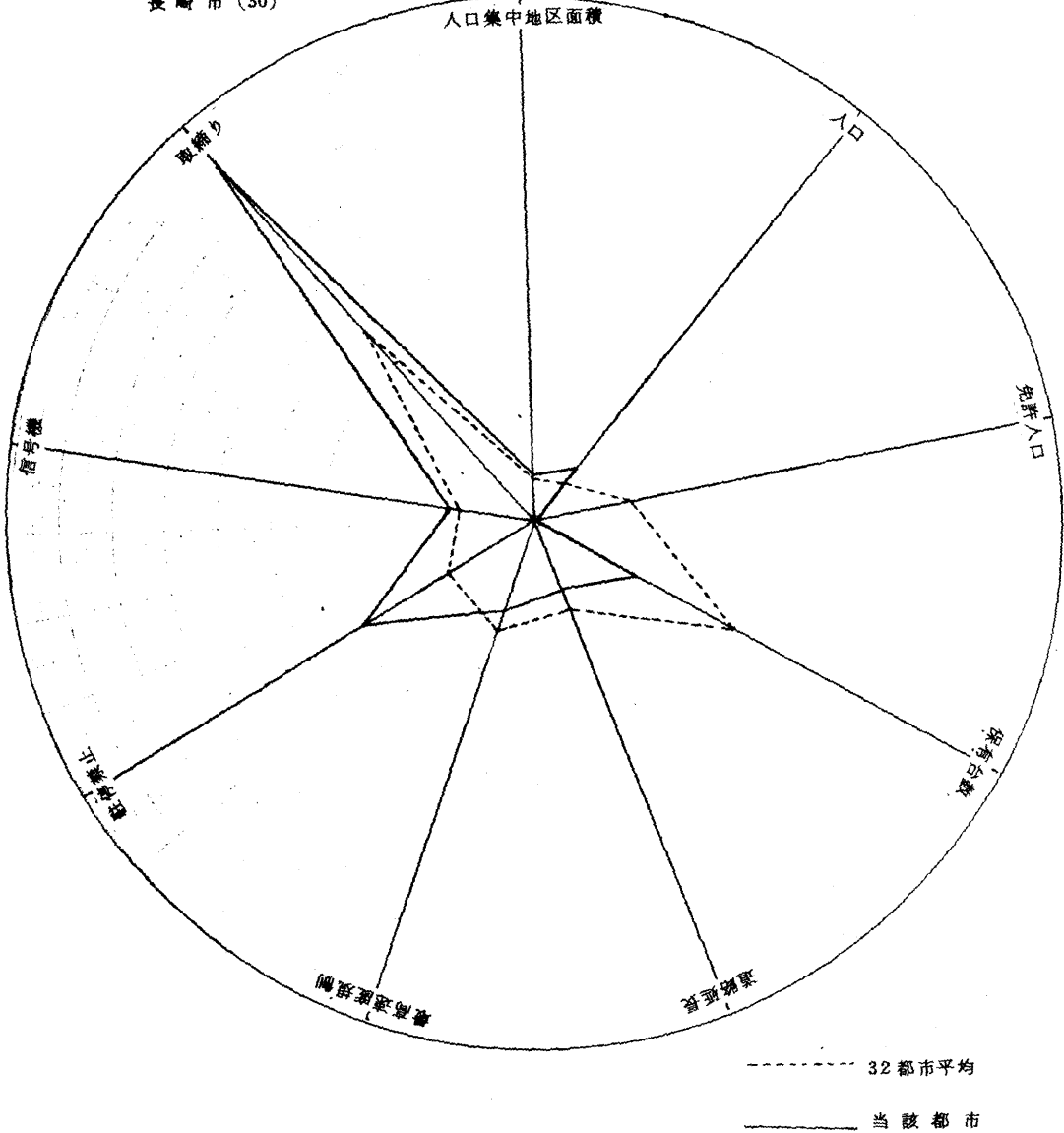
佐世保市(29)



別図C-17

都市特性

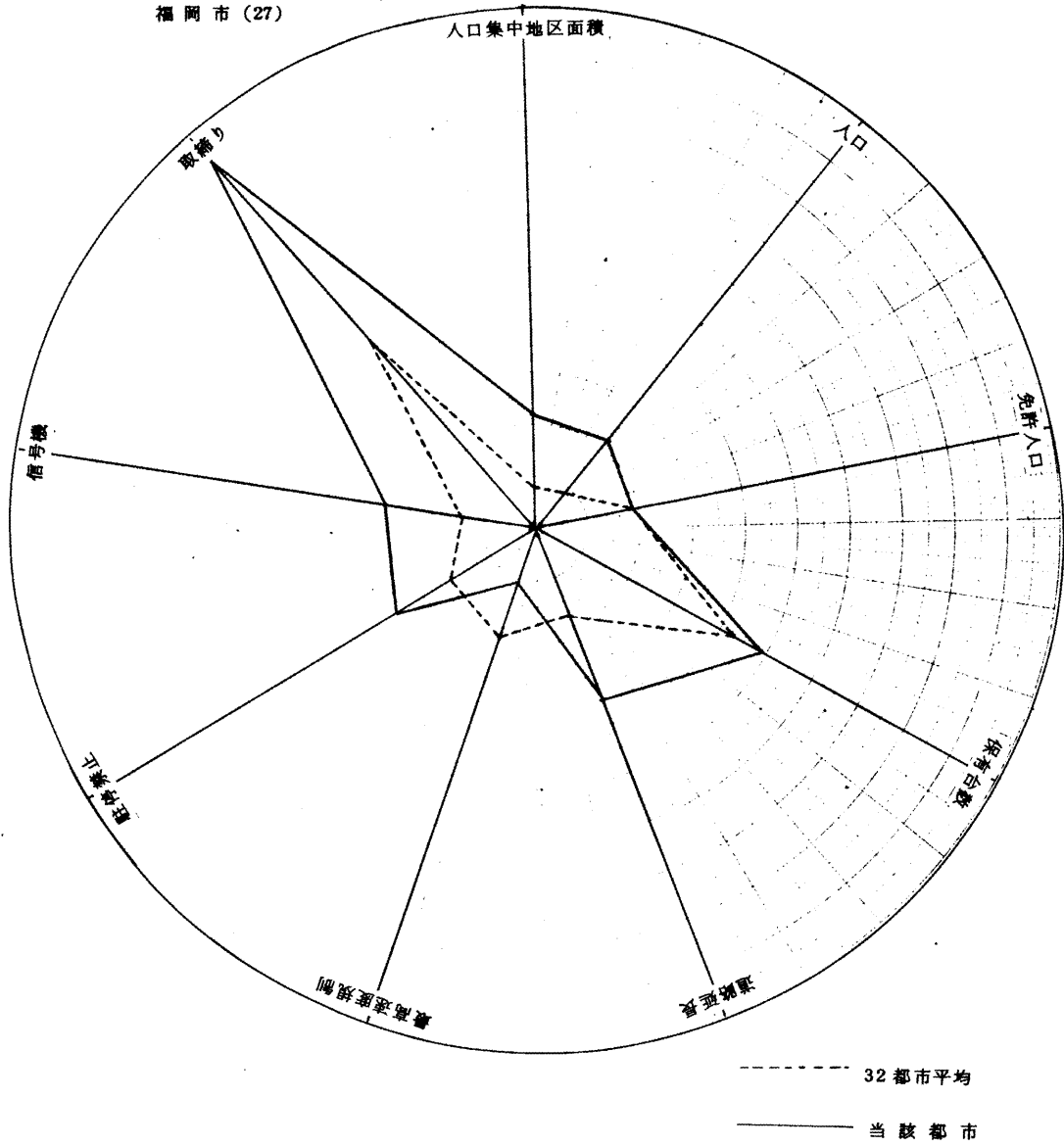
長崎市 (30)



別図C-18

都市特性

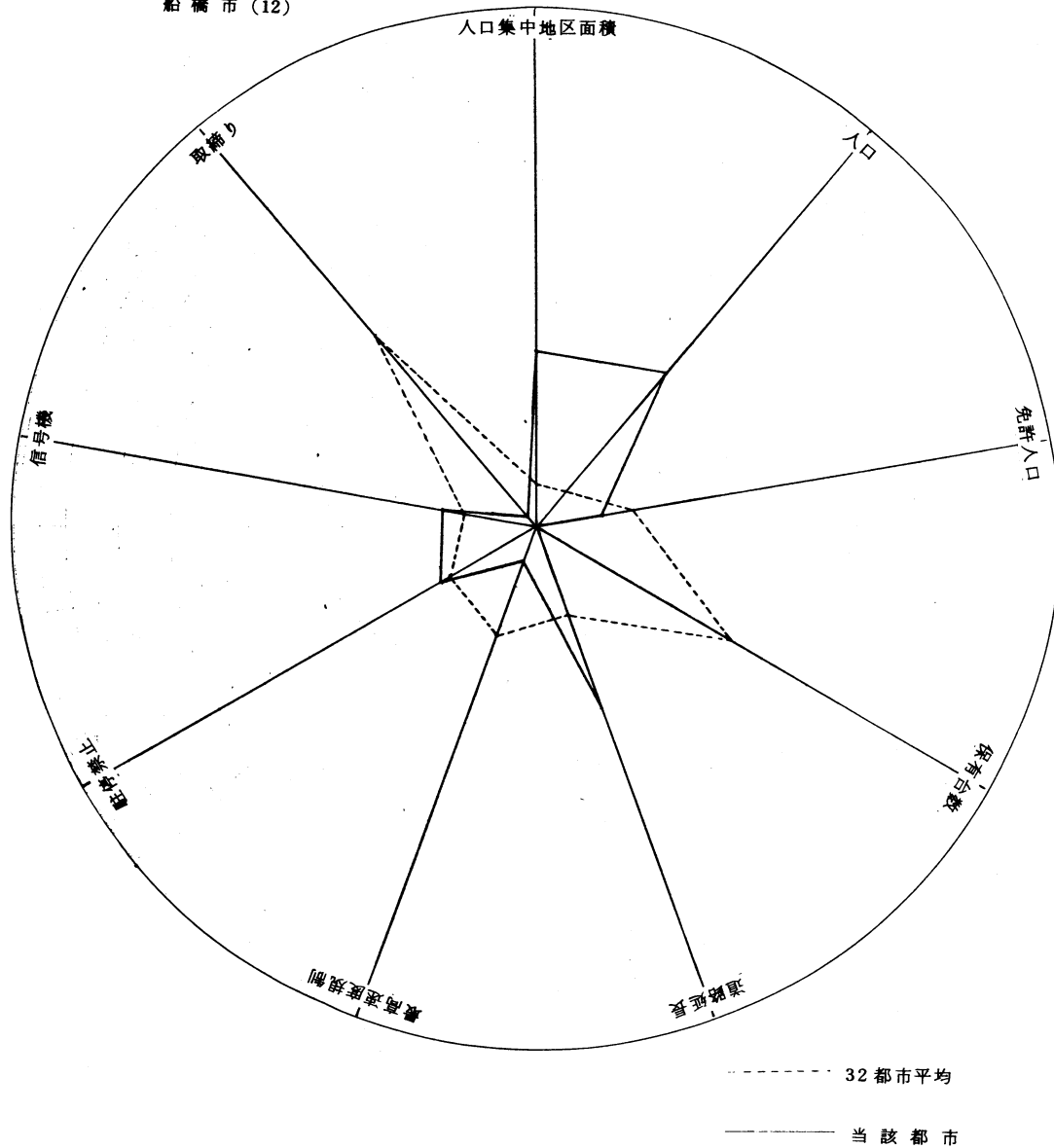
福岡市(27)



別図C-19

都市特性

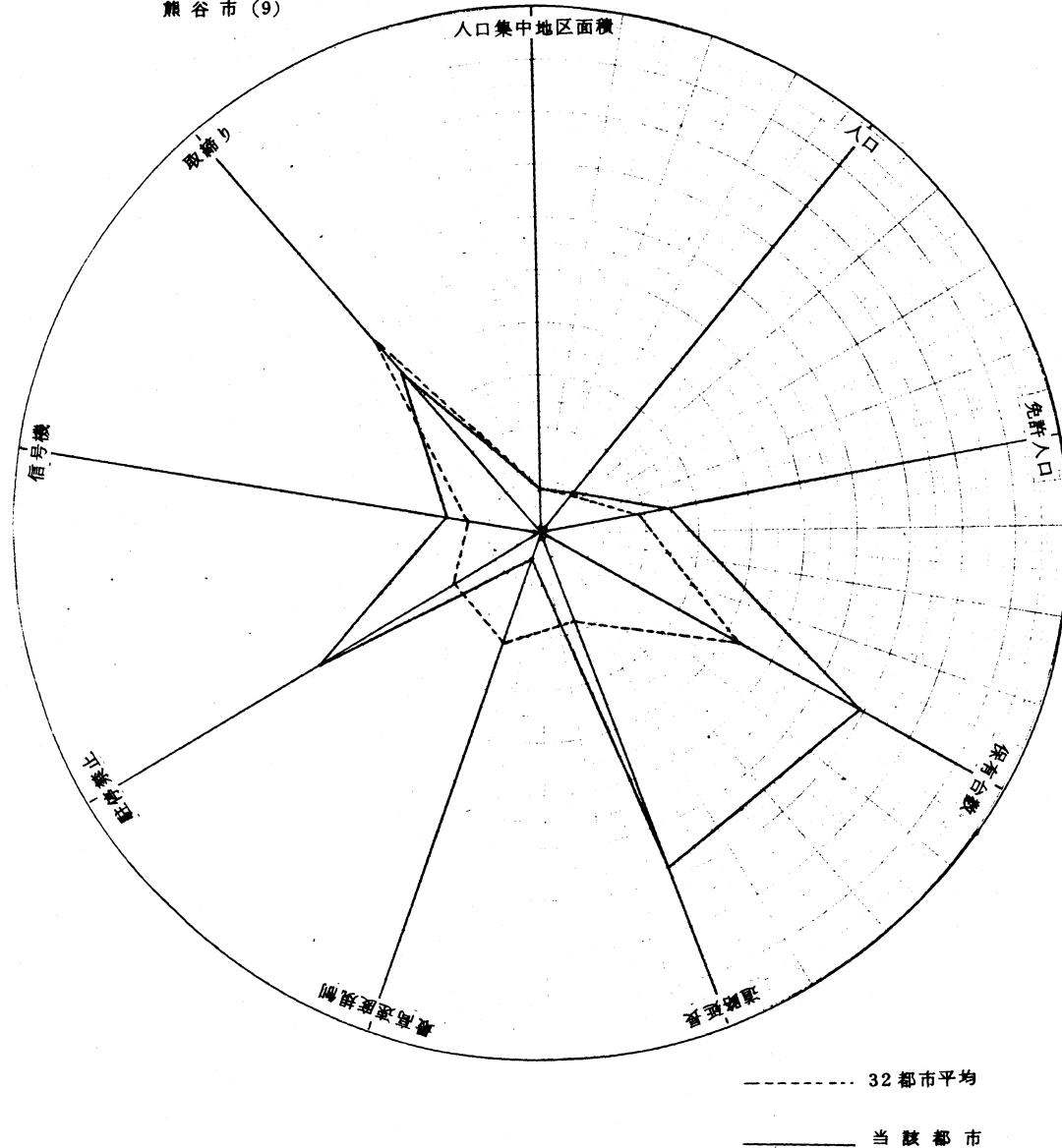
船橋市(12)



別図C-20

都市特性

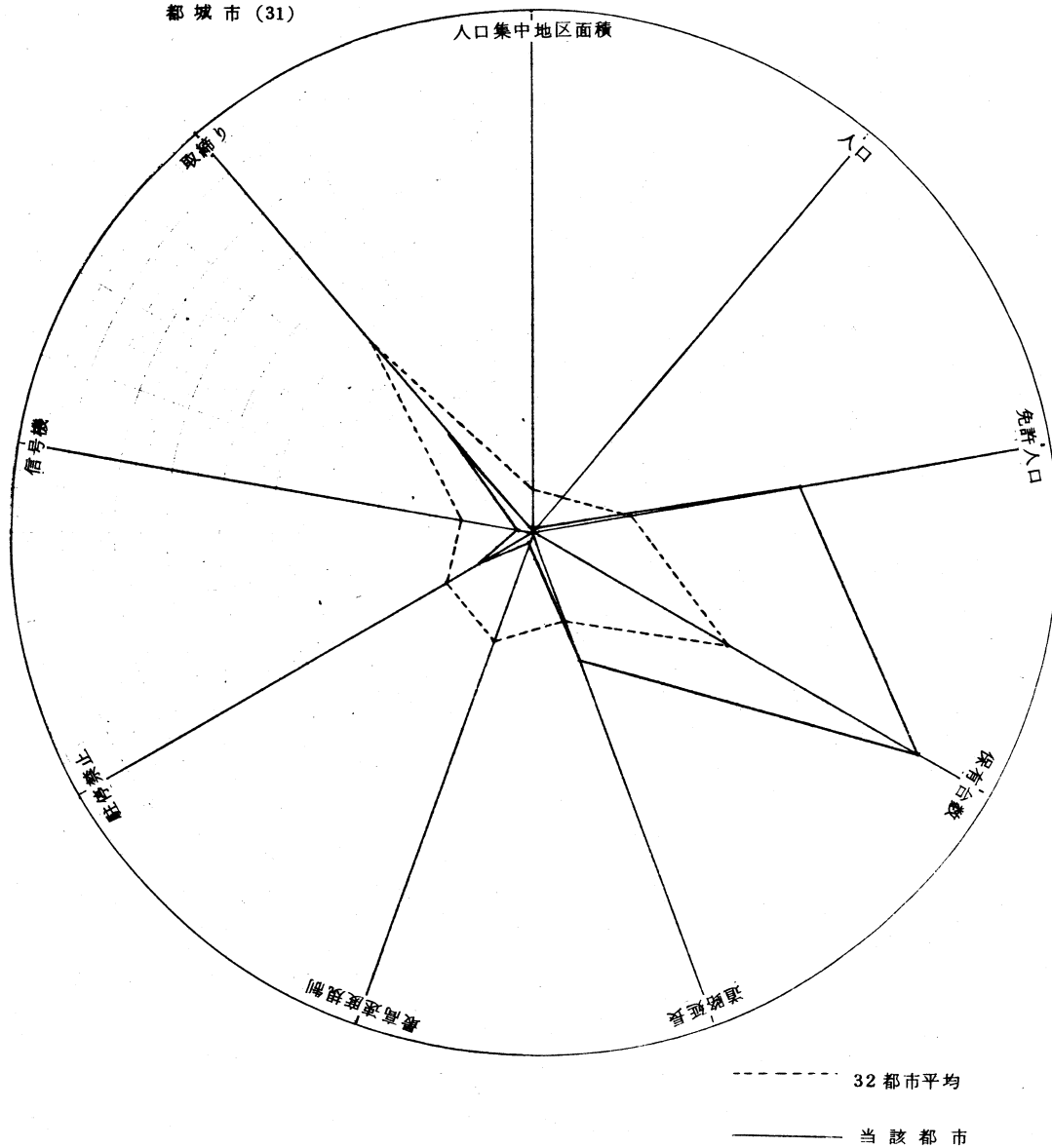
熊谷市(9)



別図C-21

都市特性

都城市(31)

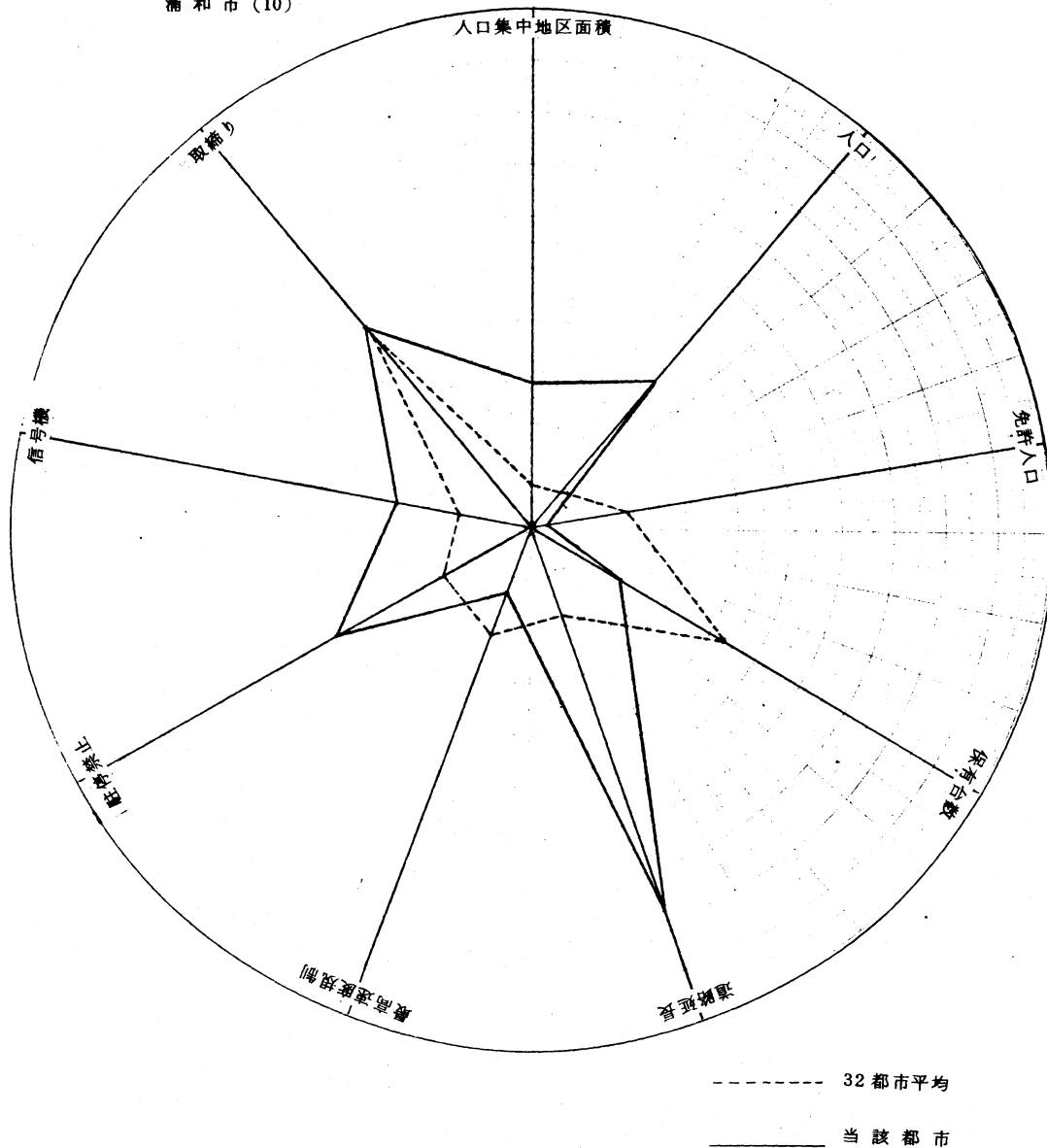




別図C-22

都市特性

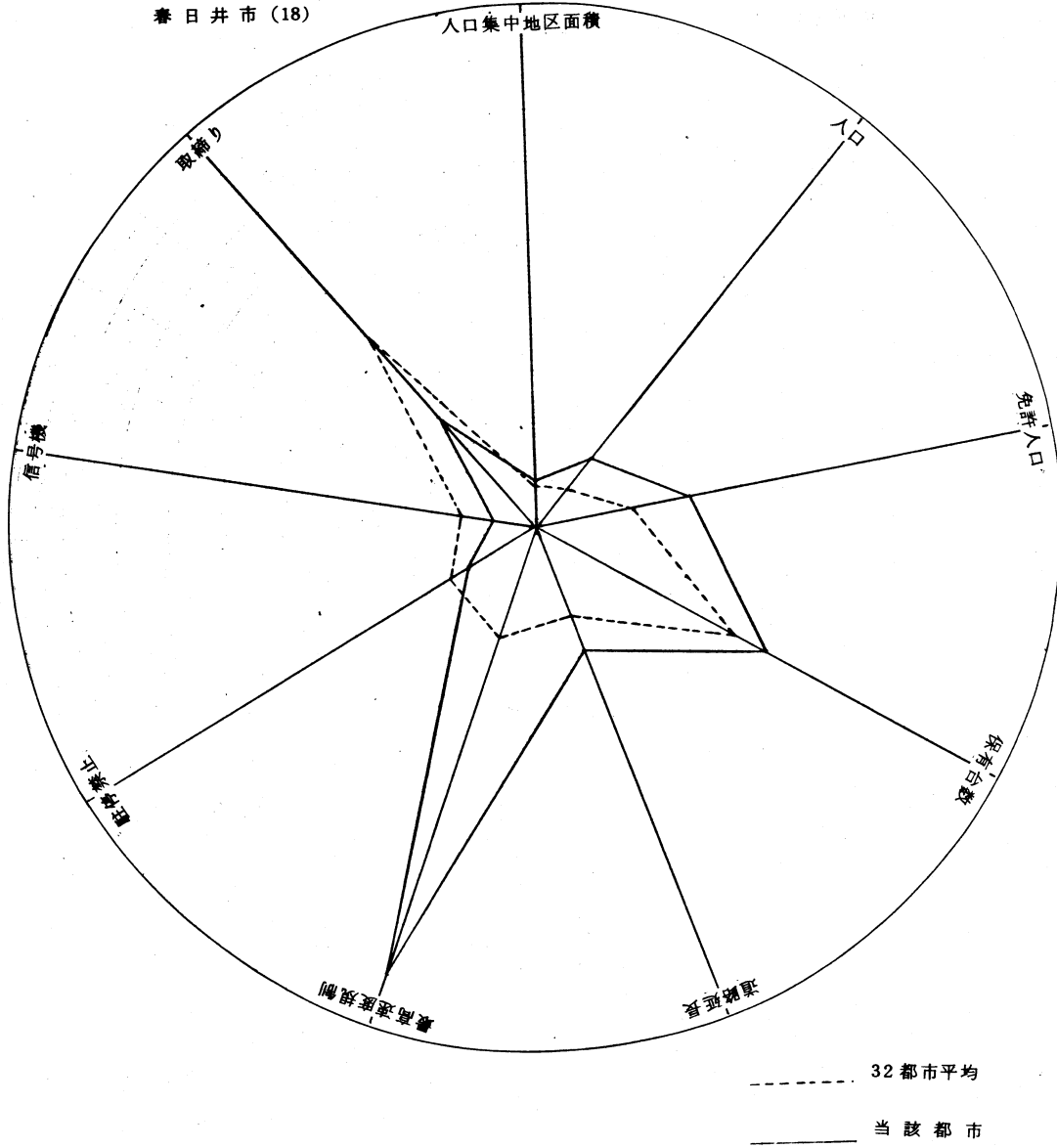
浦和市(10)



別図C-23

都市特性

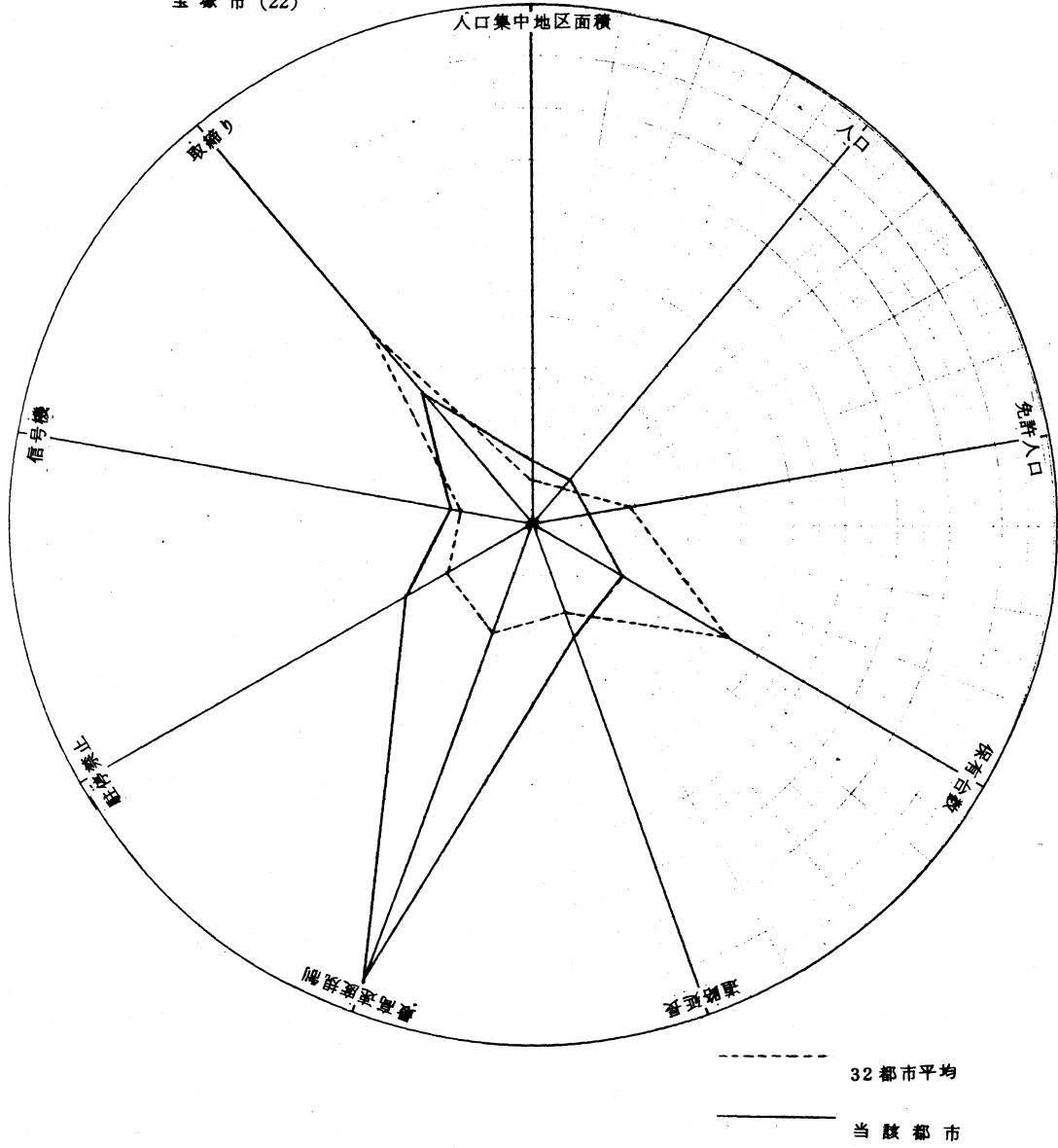
春日井市 (18)



別図C-24

都市特性

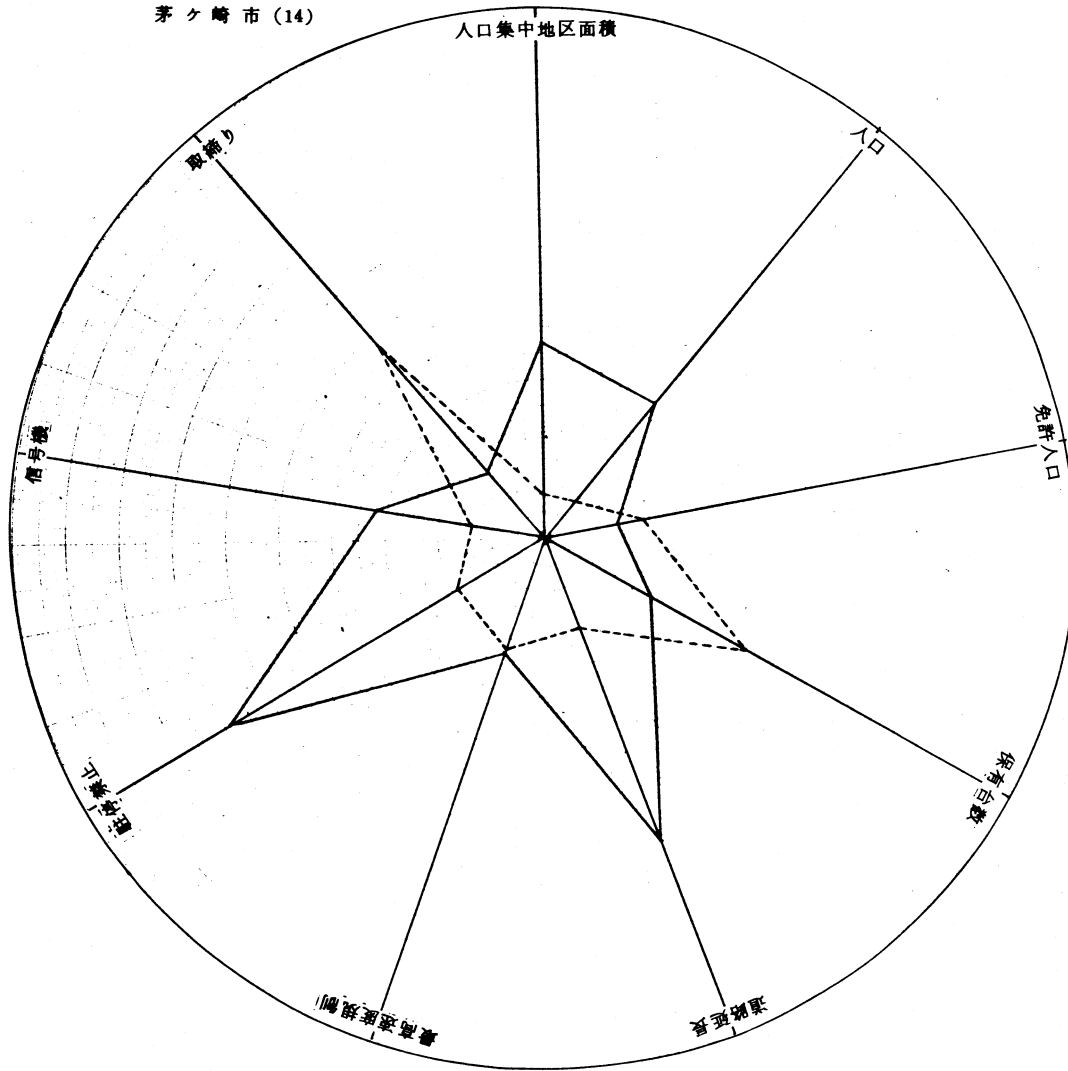
宝塚市(22)



別図C-25

都市特性

茅ヶ崎市 (14)

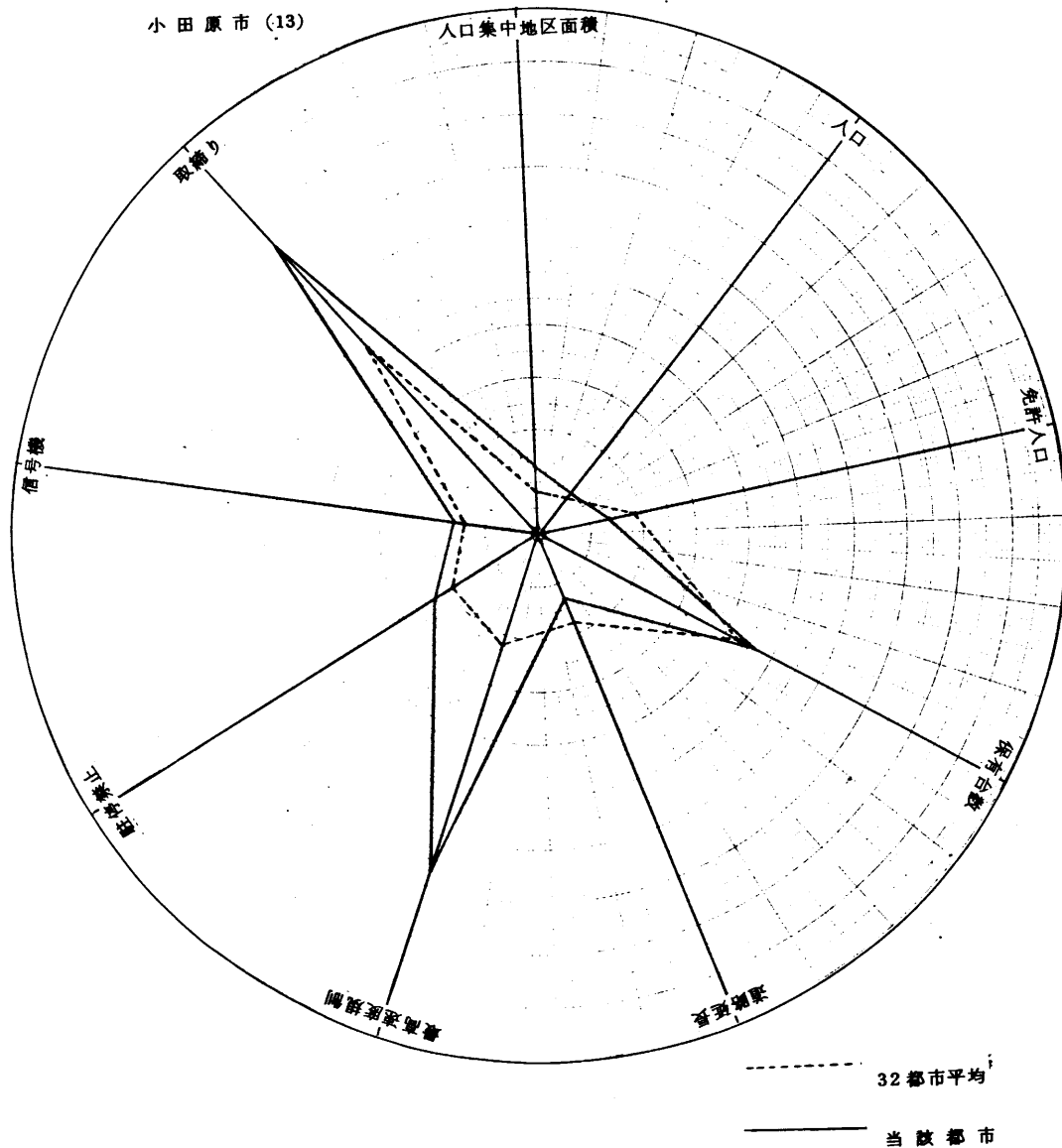


----- 32都市平均  
————— 当該都市

別図C-26

都市特性

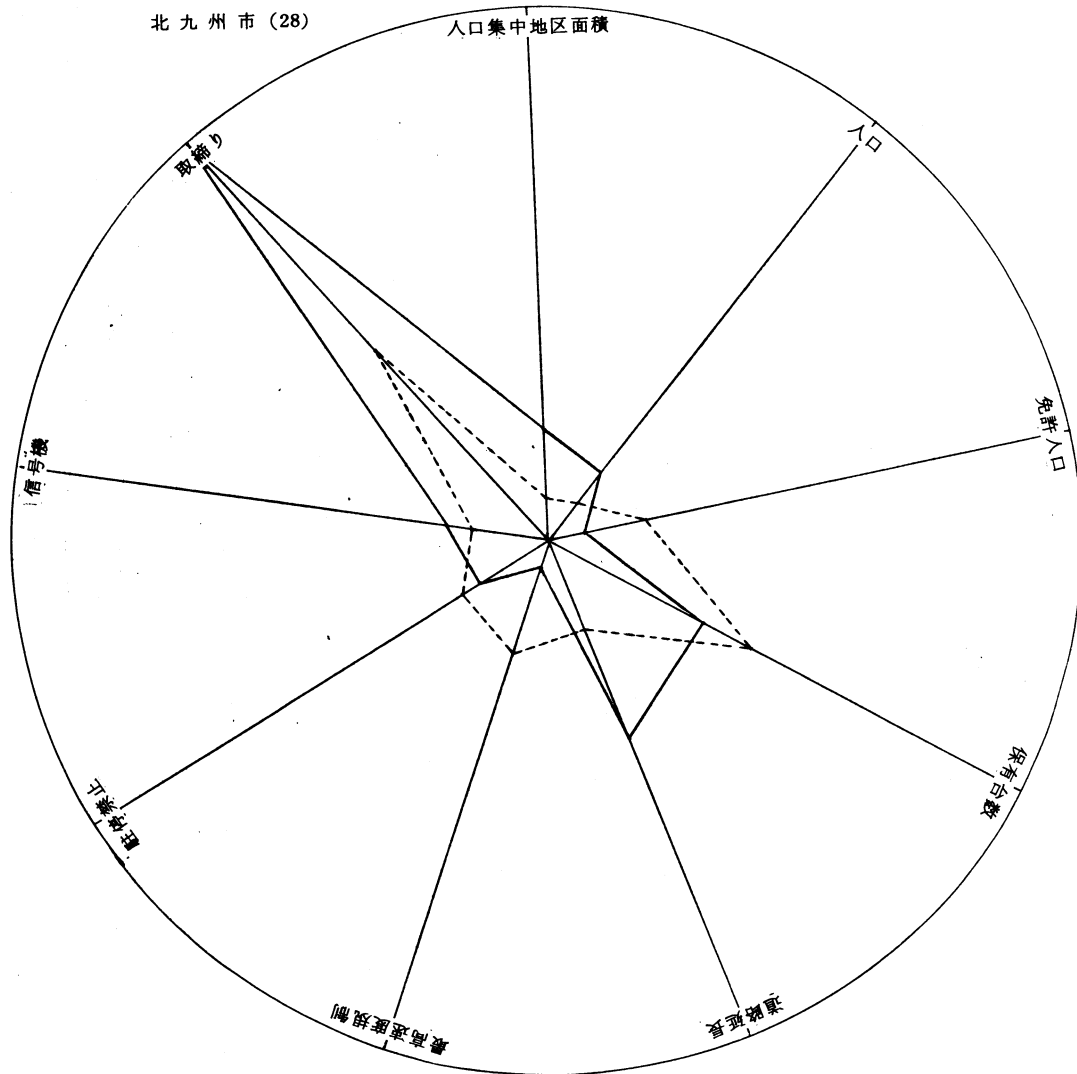
小田原市 (13)



別図C-27

都市特性

北九州市(28)



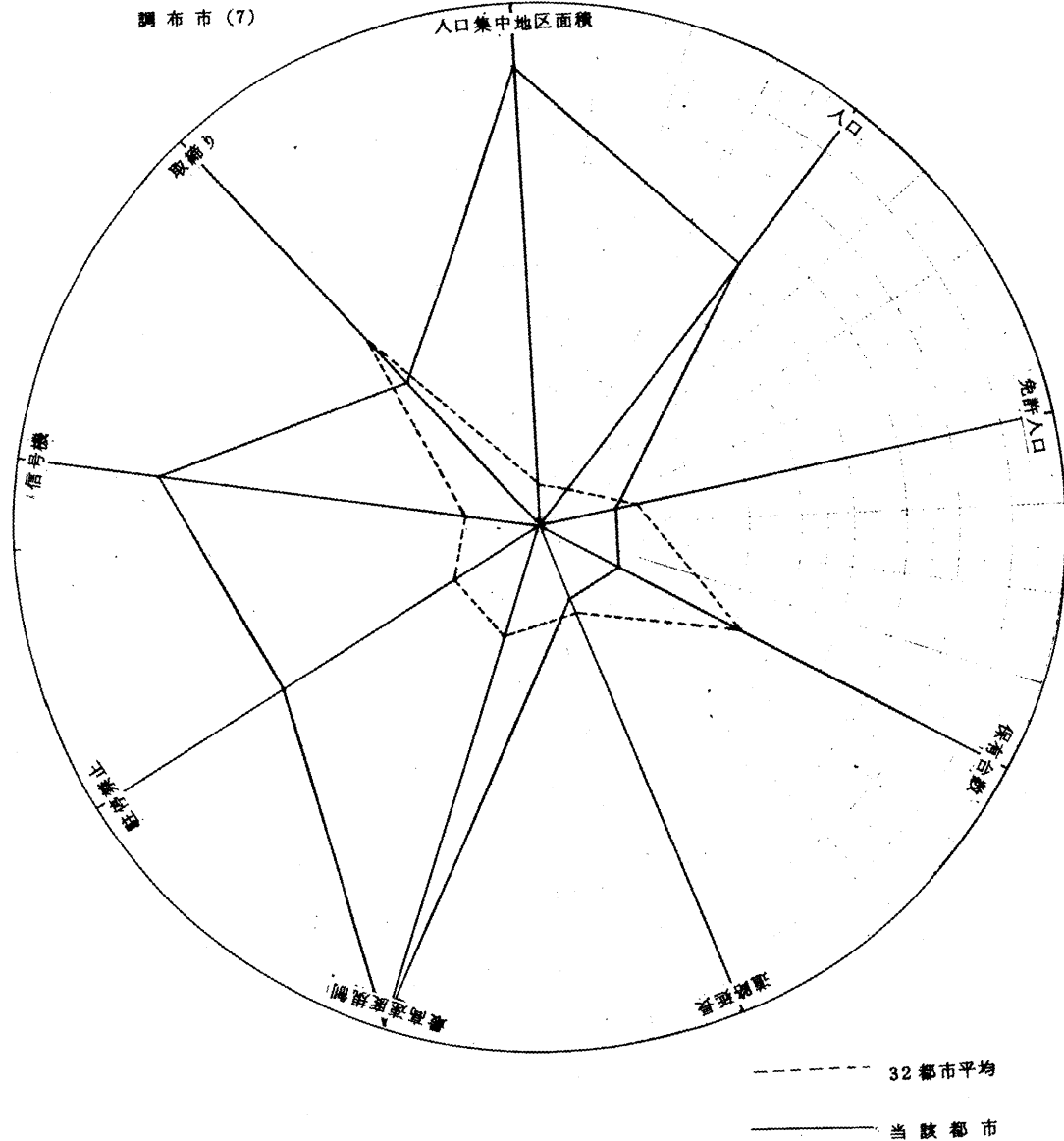
--- 32都市平均

— 当該都市

別図C-28

都市特性

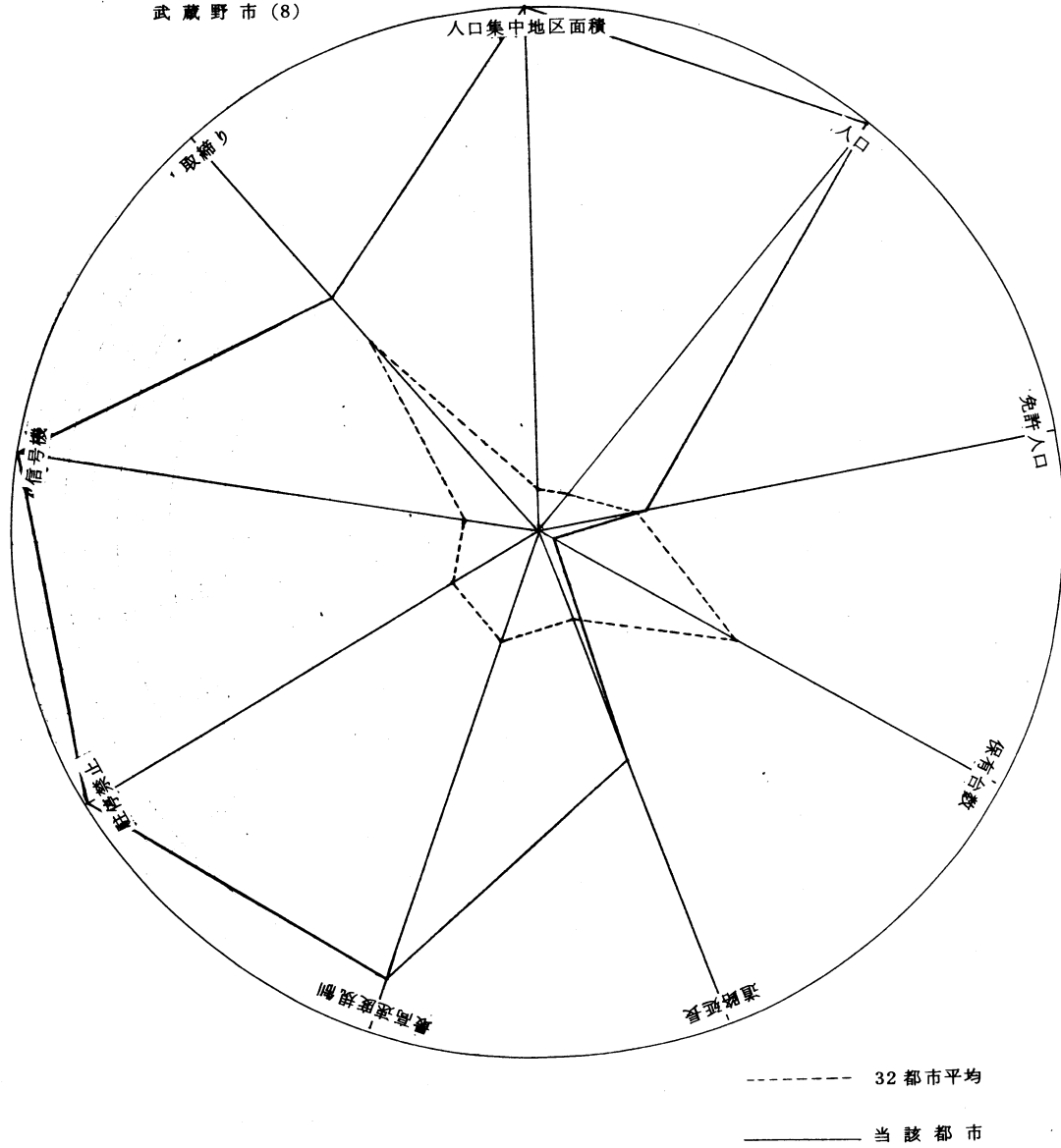
調布市(7)



別図C-29

都市特性

武蔵野市(8)

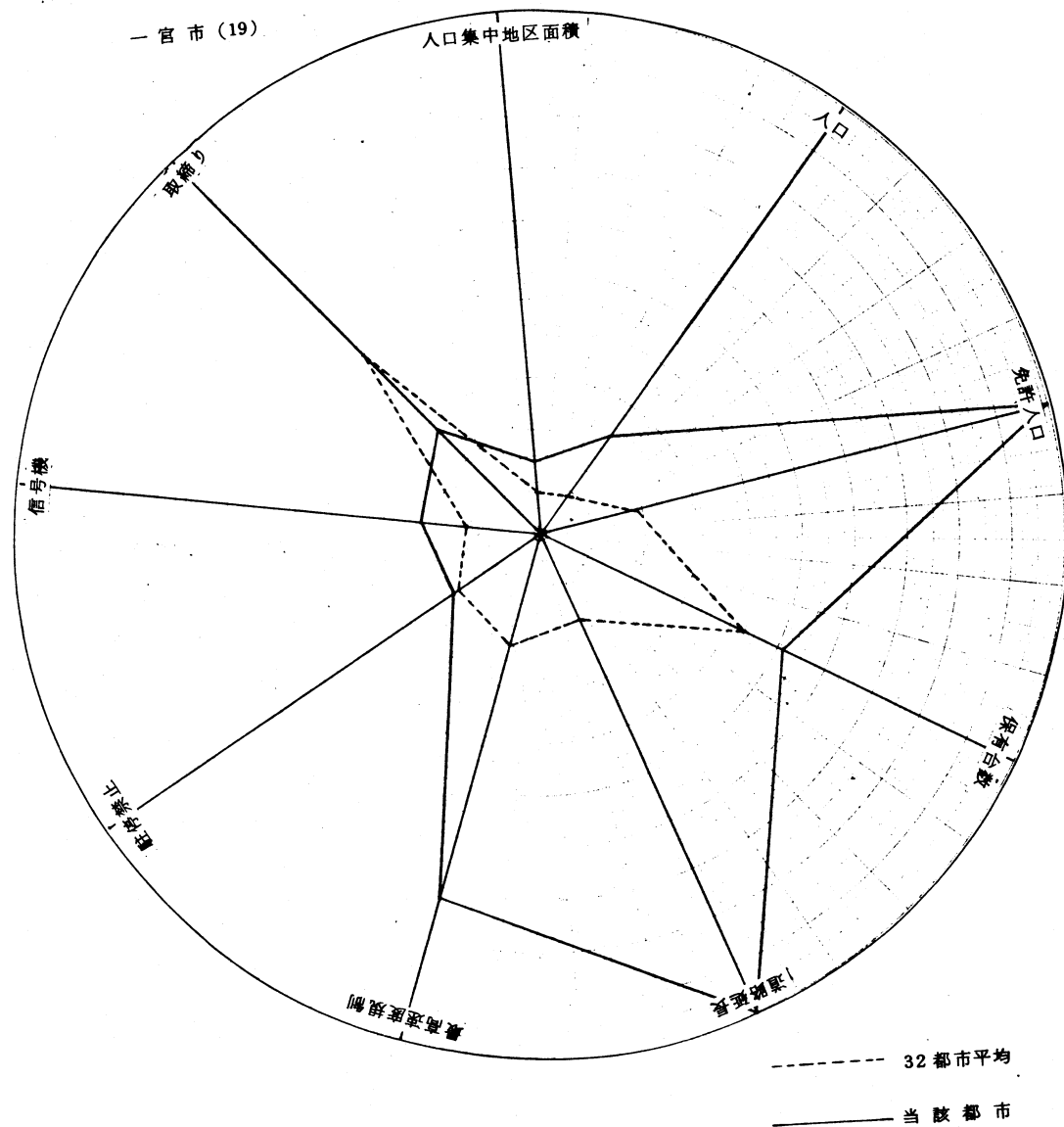




別図C-30

都市特性

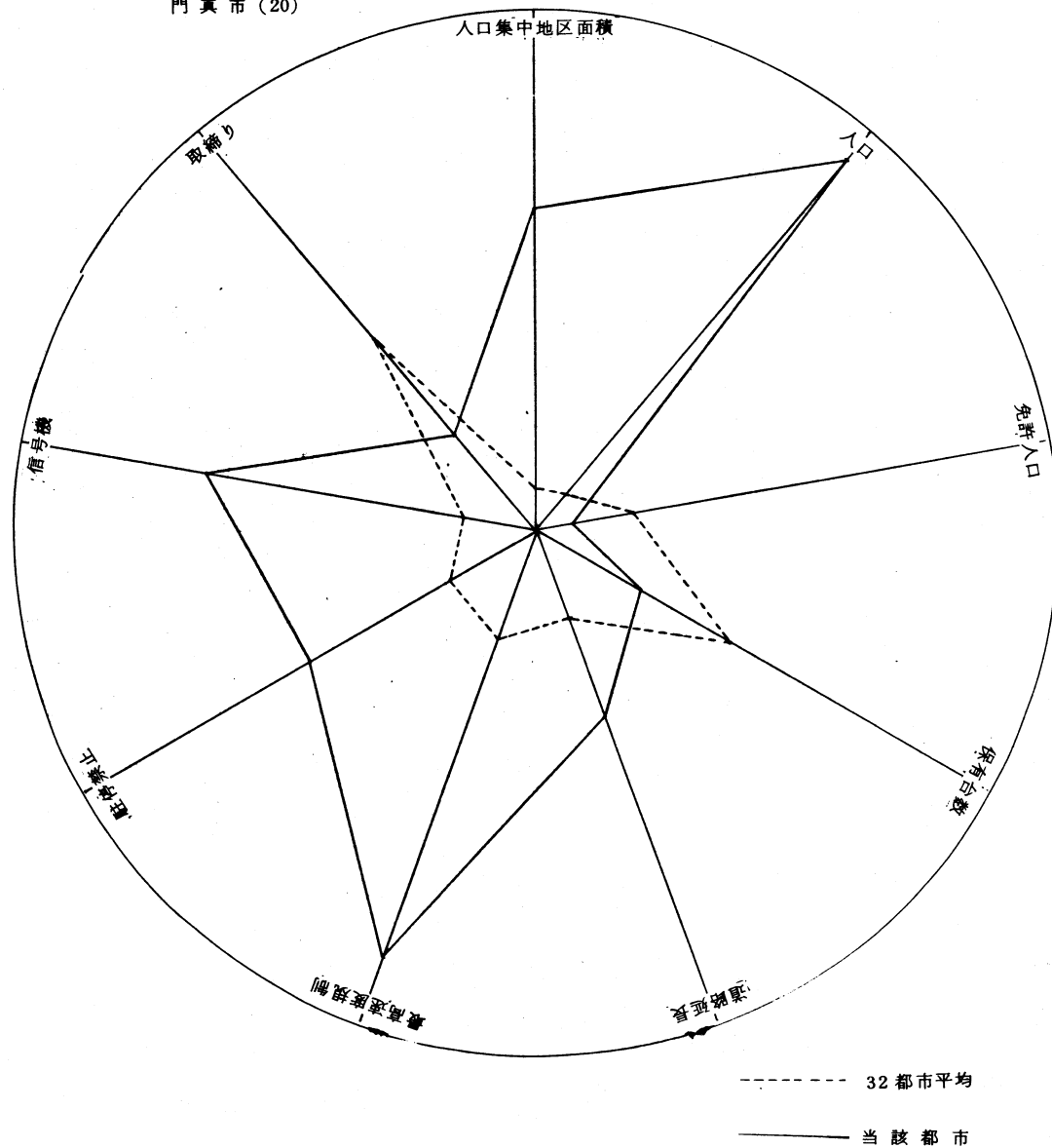
一官市(19)



別図C-31

都市特性

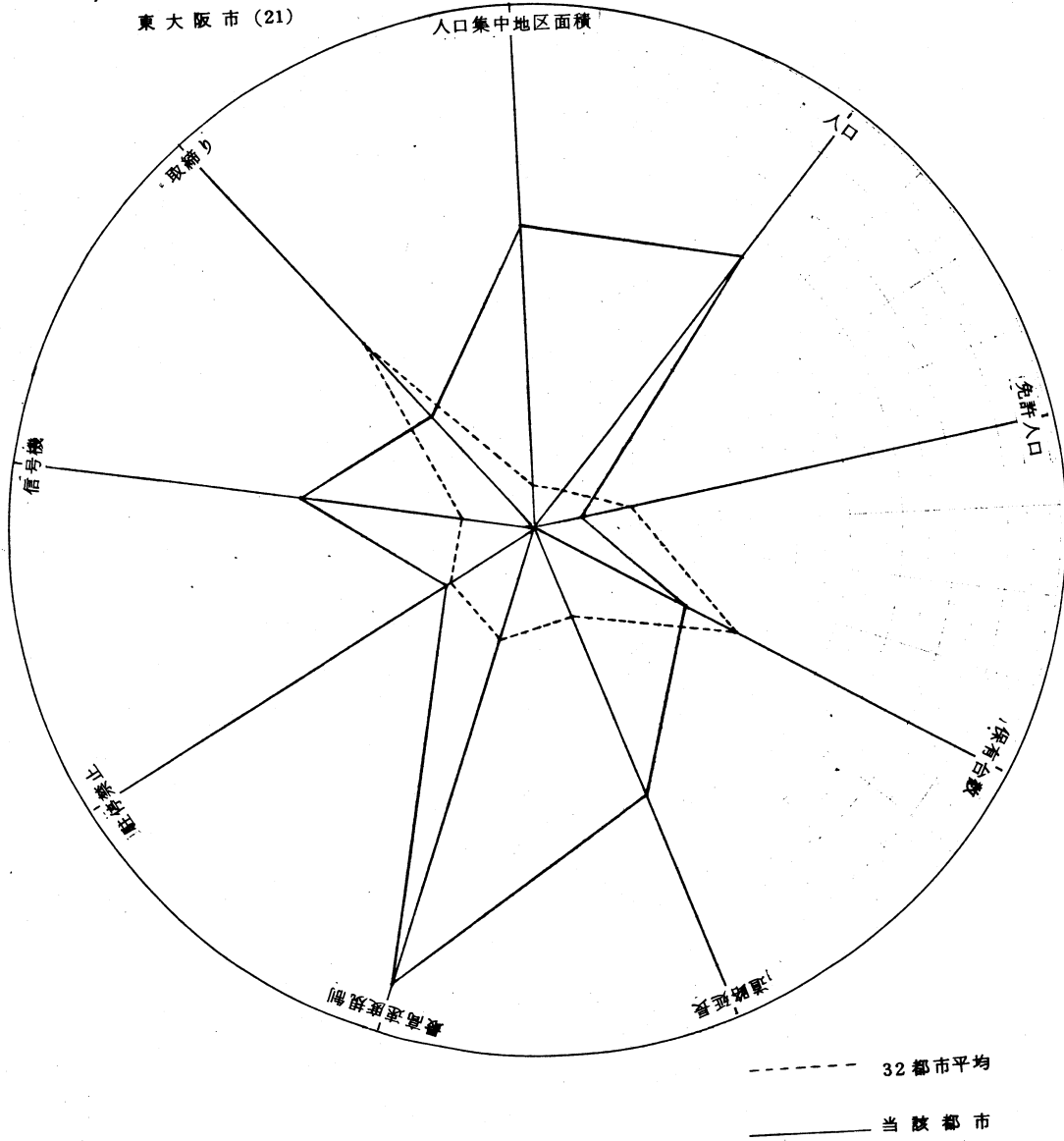
門真市(20)



別図C-32

都市特性

東大阪市(21)



別表D-1 調査対象都市の交通事故発生件数(件)

昭和51年中

県名	都市名	全 域					人 口 集 中 地 区				
		死 亡	重 傷 Ⅰ	重 傷 Ⅱ	軽 傷	計	死 亡	重 傷 Ⅰ	重 傷 Ⅱ	軽 傷	計
北海道	苫小牧	10	19	38	510	577	5	8	23	307	343
	札幌	46	51	110	3,738	3,945	33	37	81	2,942	3,093
青 森	弘 前	11	19	77	572	679	6	6	32	300	344
	八 戸	12	14	45	880	951	4	5	24	462	495
宮 城	石 巻	10	16	32	245	303	6	7	20	162	195
	仙 台	32	54	122	1,827	2,035	22	42	102	1,492	1,658
東 京	調 布	6	7	24	427	464	6	6	24	424	460
	武蔵野	1	5	11	310	327	1	5	11	310	327
埼 玉	熊 谷	20	18	47	518	603	3	5	10	136	154
	浦 和	19	62	99	1,232	1,412	8	30	53	668	759
千 葉	市 原	23	64	45	463	595	4	11	7	104	126
	船 橋	11	62	102	958	1,133	5	35	51	531	622
神奈川	小田原	10	31	34	729	804	0	7	14	303	324
	茅ヶ崎	9	16	28	337	390	2	3	8	124	137
新 潟	長 岡	17	21	67	615	720	3	11	28	244	286
	上 越	17	20	71	479	587	6	11	35	278	330
石 川	金 沢	27	62	161	2,804	3,054	11	39	92	1,915	2,057
愛 知	春日井	21	15	58	571	665	1	2	13	146	162
	一 宮	17	27	52	1,010	1,106	2	6	14	297	319
大 阪	門 真	4	14	32	504	554	4	9	24	388	425
	東大阪	17	73	216	1,994	2,300	12	55	140	1,396	1,603
兵 庫	宝 塚	2	8	36	454	500	0	0	5	74	79
鳥 取	米 子	12	16	36	684	748	2	3	4	217	226
広 島	呉	14	18	62	1,140	1,234	12	13	44	915	984
愛 媛	新居浜	14	29	35	772	850	4	13	12	264	293
	松 山	31	69	141	1,870	2,111	6	24	55	839	924
福 岡	福 岡	32	55	104	7,110	7,301	20	36	62	5,005	5,123
	北九州	64	63	160	4,956	5,243	42	33	101	3,453	3,629
長 崎	佐世保	8	38	77	982	1,105	2	22	37	615	676
	長 崎	12	56	145	1,626	1,839	7	37	102	1,144	1,290
宮 崎	都 城	9	16	70	458	553	2	9	21	162	194
	宮 崎	19	41	80	1,084	1,224	8	20	38	424	490
合 計		557	1,079	2,417	41,859	45,912	249	550	1,287	26,041	28,127

別表D-2 調査対象都市の交通事故による死傷者数(人)

昭和51年中

県名	都市名	全 域					人 口 集 中 地 区				
		死 亡	重 傷 I	重 傷 II	軽 傷	計	死 亡	重 傷 I	重 傷 II	軽 傷	計
北海道	苫小牧	10	23	51	726	810	5	8	23	409	445
	札幌	49	57	128	5,345	5,579	33	42	87	4,110	4,272
青 森	弘 前	15	20	91	750	876	9	6	32	363	410
	八 戸	12	15	49	1,160	1,236	4	6	25	577	612
宮 城	石 巻	12	18	39	322	391	7	7	20	203	237
	仙 台	32	58	129	2,240	2,459	22	45	108	1,762	1,937
東 京	調 布	6	7	26	546	585	6	6	26	542	580
	武蔵野	1	5	11	386	403	1	5	11	386	403
埼 玉	熊 谷	21	21	54	741	837	3	5	11	188	207
	浦 和	21	67	104	1,623	1,815	9	32	56	850	947
千 葉	市 原	26	75	49	693	843	4	13	7	133	157
	船 橋	11	64	116	1,212	1,403	5	36	61	656	758
神奈川	小田原	10	37	39	1,018	1,104	0	7	16	382	405
	茅ヶ崎	9	16	29	436	490	2	3	8	134	147
新 潟	長 岡	18	25	78	808	929	3	11	29	295	338
	上 越	17	20	77	629	743	6	11	36	364	417
石 川	金 沢	27	64	180	3,744	4,015	11	39	97	2,427	2,574
愛 知	春日井	21	17	59	752	849	1	2	13	189	205
	一 宮	21	28	66	1,332	1,447	2	6	15	362	385
大 阪	門 真	4	14	35	651	704	4	9	26	498	537
	東大阪	17	79	230	2,591	2,917	12	59	149	1,770	1,990
兵 庫	宝 塚	2	8	37	557	604	0	0	5	84	89
鳥 取	米 子	12	17	38	914	981	2	3	4	285	294
広 島	呉	14	19	74	1,631	1,738	12	14	48	1,301	1,375
愛 媛	新居浜	14	30	42	940	1,026	4	13	12	308	337
	松 山	31	73	149	2,377	2,630	6	24	56	1,043	1,129
福 岡	福 岡	33	61	116	9,430	9,640	21	39	73	6,598	6,731
	北九州	65	67	172	6,886	7,190	42	35	105	4,694	4,876
長 崎	佐世保	8	39	81	1,325	1,453	2	22	39	783	846
	長 崎	12	56	153	2,069	2,290	7	37	108	1,442	1,594
宮 崎	都 城	9	19	73	650	751	2	9	22	209	242
	宮 崎	19	42	89	1,448	1,598	8	20	39	530	597
合 計		579	1,161	2,664	55,932	60,336	255	574	1,367	33,877	36,073

別表D-3 調査対象都市の事故類型別発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	全 域					人 口 集 中 地 区				
		人对車両	車両相互	車両単独	踏切	計	人对車両	車両相互	車両単独	踏切	計
北海道	苫小牧	120	418	39	0	577	90	240	13	0	343
	札幌	1,017	2,808	119	1	3,945	853	2,166	74	0	3,093
青森	弘前	200	434	43	2	679	111	222	10	1	344
	八戸	280	595	72	4	951	170	302	22	1	495
宮城	石巻	67	218	17	1	303	51	135	9	0	195
	仙台	511	1,445	79	0	2,035	458	1,142	58	0	1,658
東京	調布	111	332	20	1	464	109	330	20	1	460
	武蔵野	83	236	8	0	327	83	236	8	0	327
埼玉	熊谷	105	452	42	4	603	35	115	4	0	154
	浦和	364	995	53	0	1,412	207	533	19	0	759
千葉	市原	179	392	22	2	595	53	71	2	0	126
	船橋	397	705	30	1	1,133	248	358	15	1	622
神奈川	小田原	205	564	35	0	804	102	216	6	0	324
	茅ヶ崎	91	290	7	2	390	37	97	2	1	137
新潟	長岡	194	496	30	0	720	89	193	4	0	286
	上越	121	441	25	0	587	73	245	12	0	330
石川	金沢	625	2,272	155	2	3,054	486	1,495	75	1	2,057
愛知	春日井	139	472	52	2	665	33	122	7	0	162
	一宮	196	835	73	2	1,106	65	241	13	0	319
大阪	門真	144	397	13	0	554	121	294	10	0	425
	東大阪	568	1,631	97	4	2,300	451	1,091	57	4	1,603
兵庫	宝塚	149	304	47	0	500	29	46	4	0	79
鳥取	米子	125	585	36	2	748	42	179	5	0	226
広島	呉	350	765	117	2	1,234	308	601	73	2	984
愛媛	新居浜	137	676	33	4	850	50	238	5	0	293
	松山	457	1,601	49	4	2,111	206	705	13	0	924
福岡	福岡	1,693	5,238	361	9	7,301	1,238	3,669	210	6	5,123
	北九州	1,482	3,395	353	13	5,243	1,125	2,299	197	8	3,629
長崎	佐世保	336	651	118	0	1,105	228	387	61	0	676
	長崎	658	1,008	173	0	1,839	485	700	105	0	1,290
宮崎	都城	98	440	15	0	553	43	146	5	0	194
	宮崎	234	952	38	0	1,224	101	383	6	0	490
合計		11,436	32,043	2,371	62	45,912	7,780	19,197	1,124	26	28,127

別表D-4 調査対象都市全域の路線別・車道幅員別事故発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	路線								車道幅員					
		国道		主要 地方 道	都 道 府 道	市 町 村 道	自 動 車 専 用 道 路	そ の 他	計	5.5 米 未 満	5.5 米 以 上	13 米 以 上	18 米 以 上	そ の 他	計
		一 般	高 速 自 動 車												
北海道	苫小牧	187	0	12	70	299	2	7	577	34	271	167	99	6	577
	札幌	967	3	300	270	2,376	2	27	3,945	231	1,883	1,516	293	22	3,945
青森	弘前	124	0	100	149	303	0	3	679	65	588	18	6	2	679
	八戸	240	0	60	135	505	1	10	951	84	746	102	9	10	951
宮城	石巻	30	0	84	20	168	0	1	303	45	229	23	5	1	303
	仙台	582	6	130	99	1,213	0	5	2,035	241	1,007	402	378	7	2,035
東京	調布	140	10	32	106	175	0	1	464	73	243	141	5	2	464
	武蔵野	0	0	78	96	152	0	1	327	93	225	6	2	1	327
埼玉	熊谷	173	0	85	81	261	0	3	603	167	332	99	4	1	603
	浦和	207	0	233	185	783	0	4	1,412	367	1,002	36	1	6	1,412
千葉	市原	138	0	146	60	241	0	10	595	103	428	57	3	4	595
	船橋	158	0	96	116	735	17	11	1,133	261	826	34	5	7	1,133
神奈川	小田原	348	0	46	101	302	0	7	804	80	641	76	3	4	804
	茅ヶ崎	169	0	19	51	148	0	3	390	81	288	20	0	1	390
新潟	長岡	240	0	87	56	333	0	4	720	79	562	56	19	4	720
	上越	204	0	77	162	138	0	6	587	80	459	44	3	1	587
石川	金沢	604	10	356	587	1,468	0	29	3,054	454	2,240	321	14	25	3,054
愛知	春日井	168	16	20	166	292	0	3	665	103	460	73	27	2	665
	一宮	211	16	83	274	519	0	3	1,106	215	651	129	108	3	1,106
大阪	門真	106	3	135	113	195	0	2	554	93	291	91	75	4	554
	東大阪	410	0	404	378	1,090	2	16	2,300	571	1,111	209	389	20	2,300
兵庫	宝塚	75	9	52	98	260	0	6	500	172	311	12	1	4	500
鳥取	米子	253	0	106	140	245	0	4	748	140	516	84	4	4	748
広島	呉	522	0	112	71	519	0	10	1,234	157	817	171	83	6	1,234
愛媛	新居浜	141	0	167	53	487	0	2	850	217	550	64	18	1	850
	松山	679	0	171	293	953	0	15	2,111	452	1,161	214	275	9	2,111
福岡	福岡	1,772	2	620	849	4,007	0	51	7,301	1,150	3,980	1,354	764	53	7,301
	北九州	1,522	3	390	558	2,718	0	52	5,243	661	2,919	1,177	434	52	5,243
長崎	佐世保	520	0	80	35	459	0	11	1,105	145	551	291	112	6	1,105
	長崎	688	0	188	82	863	0	18	1,839	276	986	266	301	10	1,839
宮崎	都城	219	0	53	38	242	0	1	553	95	356	97	4	1	553
	宮崎	452	5	81	155	518	1	12	1,224	220	792	123	84	5	1,224
合	計	12,249	83	4,603	5,647	22,967	25	338	45,912	7,205	27,422	7,473	3,528	284	45,912

別表D-5 調査対象都市の道路形状別事故発生状況 (件)

昭和51年中

県名	都市名	全 城							人口集中地区						
		交 差 点				交 差 点 付 近	そ の 他	計	交 差 点				交 差 点 付 近	そ の 他	計
		大	中	小	小計				大	中	小	小計			
北海道	苫小牧	53	184	44	281	127	169	577	39	123	26	188	85	70	343
	札幌	648	685	223	1,556	1,331	1,058	3,945	559	547	175	1,281	1,124	688	3,093
青 森	弘 前	55	156	64	275	75	329	679	36	91	34	161	55	128	344
	八 戸	56	227	70	353	112	486	951	34	137	33	204	68	223	495
宮 城	石 巻	25	66	42	133	52	118	303	14	48	33	95	36	64	195
	仙 台	334	441	217	992	253	790	2,035	307	372	172	851	216	591	1,658
東 京	調 布	5	108	112	225	113	126	464	5	107	111	223	113	124	460
	武蔵野	5	89	97	191	70	66	327	5	89	97	191	70	66	327
埼 玉	熊 谷	18	126	169	313	78	212	603	6	48	40	94	28	32	154
	浦 和	9	323	432	764	233	415	1,412	4	211	225	440	126	193	759
千 葉	市 原	26	145	42	213	57	325	595	4	41	12	67	10	59	126
	船 橋	19	290	137	446	172	515	1,133	4	181	83	268	102	252	622
神 奈 川	小 田 原	30	176	75	281	186	337	804	17	85	28	130	95	99	324
	茅ヶ崎	4	75	93	172	67	151	390	1	23	48	72	15	50	137
新 潟	長 岡	51	175	108	334	84	302	720	31	76	46	153	46	87	286
	上 越	20	128	91	239	78	270	587	12	91	62	165	52	113	330
石 川	金 沢	99	1,049	348	1,496	533	1,025	3,054	61	716	270	1,047	393	617	2,057
愛 知	春日井	12	239	108	359	42	264	665	0	69	21	90	13	59	162
	一 宮	86	370	234	690	77	339	1,106	42	145	31	218	22	79	319
大 阪	門 真	16	104	102	222	130	202	554	12	85	84	181	95	149	425
	東大阪	94	422	572	1,088	537	675	2,300	27	326	436	789	385	429	1,603
兵 庫	宝 塚	9	62	134	205	52	243	500	1	13	26	40	11	28	79
鳥 取	米 子	47	131	160	338	84	326	748	21	45	28	94	38	94	226
広 島	呉	83	255	159	497	190	547	1,234	81	228	133	442	171	371	984
愛 媛	新居浜	38	174	229	441	57	352	850	22	86	64	172	29	92	293
	松 山	295	397	305	997	311	803	2,111	200	195	72	467	178	279	924
福 岡	福 岡	828	1,808	838	3,474	1,746	2,081	7,301	744	1,263	543	2,550	1,333	1,240	5,123
	北九州	659	1,240	412	2,311	1,101	1,831	5,243	550	911	286	1,747	822	1,060	3,629
長 崎	佐世保	99	108	69	276	232	597	1,105	78	75	49	202	171	303	676
	長 崎	203	222	160	585	389	865	1,839	178	163	120	461	282	547	1,290
宮 崎	都 城	25	139	111	275	98	180	553	19	53	20	92	58	44	194
	宮 崎	78	288	197	563	257	404	1,224	67	125	51	243	139	108	490
合 計		4,029	10,402	6,154	20,585	8,924	16,403	45,912	3,181	6,768	3,459	13,408	6,381	8,338	28,127



別表D-6 調査対象都市全域の第1当事者違反種別事故発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	信号無視	車間距離不保持	追越し	左右折	歩行者保護	一時停止違反	酒酔い	わき見運転	その他安全運転	車両その他	歩行者計	合計
北海道	苫小牧	8	29	12	2	37	11	19	196	140	123	0	577
	札幌	205	139	18	123	262	167	83	1,281	812	819	36	3,945
青森	弘前	26	9	19	17	24	23	49	184	182	146	0	679
	八戸	22	20	30	32	28	23	58	272	260	206	0	951
宮城	石巻	6	13	13	26	11	13	30	41	53	97	0	303
	仙台	51	102	34	180	178	66	114	459	246	602	3	2,035
東京	調布	38	6	4	30	24	48	19	69	53	113	60	464
	武蔵野	20	6	1	28	26	46	15	43	41	75	26	327
埼玉	熊谷	26	6	12	19	14	59	38	160	69	197	3	603
	浦和	53	14	18	79	75	232	52	244	65	424	156	1,412
千葉	市原	15	10	22	52	18	13	41	110	161	152	1	595
	船橋	21	15	19	67	62	14	60	189	395	289	2	1,133
神奈川	小田原	26	14	18	55	59	36	33	227	116	187	33	804
	茅ヶ崎	9	2	1	42	12	4	7	188	16	66	43	390
新潟	長岡	13	11	16	34	39	16	31	183	195	173	9	720
	上越	20	6	20	30	16	27	25	209	93	121	20	587
石川	金沢	79	77	42	126	92	75	47	796	673	1,044	3	3,054
愛知	春日井	30	17	12	21	27	50	19	110	12	302	65	665
	一宮	54	27	9	52	38	72	7	154	72	517	104	1,106
大阪	門真	19	17	18	27	20	9	16	166	47	192	23	554
	東大阪	102	105	37	314	48	170	82	491	92	589	270	2,300
兵庫	宝塚	7	11	3	6	14	5	8	169	134	102	41	500
鳥取	米子	26	13	7	14	21	22	26	240	291	88	0	748
広島	呉	22	24	15	26	63	13	33	465	300	268	5	1,234
愛媛	新居浜	18	13	16	23	24	26	25	306	69	299	31	850
	松山	39	41	44	79	111	31	55	740	197	770	4	2,111
福岡	福岡	190	163	81	253	272	226	195	1,726	2,105	2,054	36	7,301
	北九州	101	163	38	235	286	47	150	1,515	1,331	1,354	23	5,243
長崎	佐世保	11	28	7	23	84	4	40	320	203	326	59	1,105
	長崎	18	38	24	65	174	13	80	427	291	656	53	1,839
宮崎	都城	20	5	20	29	13	22	10	188	35	184	27	553
	宮崎	38	22	8	114	20	64	24	433	191	287	23	1,224
合計		1,333	1,166	638	2,223	2,192	1,647	1,491	12,301	8,940	12,822	1,159	45,912

別表D-7 調査対象都市全域の地域別・昼夜別事故発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	地域別								昼夜別		
		建物連立					建物散在	建物なし	計	昼	夜	計
		事務所域	商業域	工場域	住宅域	小計						
北海道	苫小牧	17	163	39	223	442	56	79	577	419	158	577
	札幌	209	1,475	74	1,794	3,552	284	109	3,945	2,689	1,256	3,945
青森	弘前	20	225	12	300	557	70	52	679	444	235	679
	八戸	37	256	28	371	692	205	54	951	643	308	951
宮城	石巻	13	95	14	129	251	33	19	303	198	105	303
	仙台	553	565	18	680	1,816	157	62	2,035	1,426	609	2,035
東京	調布	0	61	1	356	418	46	0	464	343	121	464
	武蔵野	2	100	2	208	312	13	2	327	231	96	327
埼玉	熊谷	6	149	15	161	331	225	47	603	398	205	603
	浦和	16	302	17	890	1,225	148	39	1,412	981	431	1,412
千葉	市原	0	80	66	133	279	274	42	595	377	218	595
	船橋	15	171	23	676	885	219	29	1,133	775	358	1,133
神奈川	小田原	7	195	16	370	588	110	106	804	558	246	804
	茅ヶ崎	0	62	21	212	295	26	69	390	303	87	390
新潟	長岡	27	172	59	270	528	120	72	720	482	238	720
	上越	72	118	40	220	450	71	66	587	422	165	587
石川	金沢	190	995	126	1,140	2,451	354	249	3,054	2,270	784	3,054
愛知	春日井	0	92	28	382	502	123	40	665	475	190	665
	一宮	5	241	17	401	664	316	126	1,106	788	318	1,106
大阪	門真	33	91	116	269	509	42	3	554	385	169	554
	東大阪	35	274	205	1,387	1,901	376	23	2,300	1,680	620	2,300
兵庫	宝塚	0	21	13	402	436	34	30	500	386	114	500
鳥取	米子	65	209	9	253	536	175	37	748	599	149	748
広島	呉	25	302	89	672	1,088	82	64	1,234	918	316	1,234
愛媛	新居浜	49	161	23	404	637	159	54	850	654	196	850
	松山	144	795	26	712	1,677	300	134	2,111	1,553	558	2,111
福岡	福岡	1,109	2,419	140	2,993	6,661	421	219	7,301	5,247	2,054	7,301
	北九州	229	1,482	246	2,626	4,583	473	187	5,243	3,828	1,415	5,243
長崎	佐世保	30	484	80	269	863	173	69	1,105	803	302	1,105
	長崎	93	853	70	619	1,635	147	57	1,839	1,344	495	1,839
宮崎	都城	7	155	7	211	380	110	63	553	419	134	553
	宮崎	54	488	63	411	1,016	131	77	1,224	911	313	1,224
合計		3,062	13,251	1,703	20,144	38,160	5,473	2,279	45,912	32,949	12,963	45,912

別表D-8 調査対象都市全域の第1当事者別事故発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	乗用			貨物			2輪		特 殊	自 転 車	歩 行 者	そ の 他	計	第二当事者	
		パ ス ス	普 通	軽	大 型	普 通	軽	自 ・ 軽 二	原 付						自 転 車	歩 行 者
北海道	苫小牧	6	349	15	38	133	10	9	8	4	2	0	3	577	75	120
	札幌	97	2,318	78	121	1,137	42	24	63	9	17	36	3	3,945	303	981
青森	弘前	11	377	19	22	164	9	29	42	1	1	0	4	679	126	200
	八戸	25	497	34	33	239	38	26	52	2	1	0	4	951	87	280
宮城	石巻	5	177	8	8	69	17	4	15	0	0	0	0	303	46	67
	仙台	44	1,175	88	50	489	62	26	91	2	1	4	3	2,035	258	507
東京	調布	2	181	7	11	114	13	11	23	0	42	60	0	464	79	52
	武蔵野	4	148	11	2	65	9	9	12	0	38	26	3	327	54	57
埼玉	熊谷	5	310	43	29	120	18	10	33	1	11	3	20	603	93	103
	浦和	7	607	36	28	246	24	16	69	0	169	153	57	1,412	158	211
千葉	市原	19	339	17	24	135	8	10	28	1	1	1	12	595	77	178
	船橋	16	635	47	16	294	38	21	51	4	1	1	9	1,133	221	397
神奈川	小田原	10	468	28	12	163	30	16	26	0	14	33	4	804	108	172
	茅ヶ崎	8	174	22	10	85	16	8	17	0	7	43	0	390	90	50
新潟	長岡	10	345	31	27	203	32	12	40	2	9	9	0	720	87	185
	上越	8	243	38	29	149	25	16	42	0	17	20	0	587	83	101
石川	金沢	61	1,750	133	37	715	157	28	121	4	35	3	10	3,054	434	622
愛知	春日井	5	309	24	23	118	16	8	36	0	55	65	6	665	104	75
	一宮	4	464	32	26	223	26	13	58	1	152	104	3	1,106	197	92
大阪	門真	5	203	24	23	147	31	16	31	0	20	23	31	554	115	121
	東大阪	17	713	90	44	632	146	38	118	2	192	270	38	2,300	415	301
兵庫	宝塚	6	260	18	14	84	27	9	29	0	10	41	2	500	94	108
鳥取	米子	13	385	71	30	137	75	5	30	0	0	0	2	748	149	125
広島	呉	21	610	94	24	210	118	19	103	0	29	5	1	1,234	87	345
愛媛	新居浜	10	311	65	21	202	64	7	115	0	22	31	2	850	174	106
	松山	31	1,029	165	43	440	169	49	160	2	18	4	1	2,111	422	453
福岡	福岡	173	3,966	357	120	1,620	406	101	382	3	70	35	68	7,301	1,038	1,660
	北九州	86	2,797	432	178	1,003	337	89	223	7	26	23	42	5,243	473	1,462
長崎	佐世保	32	479	95	18	222	82	13	78	2	24	59	1	1,105	27	277
	長崎	68	866	91	22	338	112	44	221	0	16	53	8	1,839	42	605
宮崎	都城	6	264	39	20	106	41	2	19	3	26	27	0	553	71	71
	宮崎	11	709	65	20	207	93	12	65	3	18	21	0	1,224	215	213
合計		826	23,458	2,317	1,123	10,209	2,291	700	2,401	53	1,044	1,153	337	45,912	6,002	10,297

別表D-9 調査対象都市全域の第1当事者行動類型別事故発生状況(件)

昭和51年中

県名	都市名	発進・後退	車線変更	追越	左折	右折	転回・横断	急停止・停止	駐車(運転者在)	直進		その他	計
										加速・減速	その他直進		
北海道	苫小牧	39	4	11	37	69	10	9	0	33	360	5	577
	札幌	219	57	40	171	495	63	110	1	481	2229	79	3,945
青森	弘前	24	6	26	32	76	12	9	0	46	427	21	679
	八戸	56	10	46	40	134	9	23	0	60	562	11	951
宮城	石巻	18	4	9	18	40	3	2	0	68	134	7	303
	仙台	118	31	39	132	395	57	100	0	227	906	30	2,035
東京	調布	9	5	13	31	57	21	4	1	61	199	63	464
	武蔵野	12	1	3	31	60	11	5	0	74	97	33	327
埼玉	熊谷	25	6	17	23	67	2	9	0	95	325	34	603
	浦和	34	8	21	77	193	35	26	3	119	677	219	1,402
千葉	市原	19	6	24	30	66	5	56	1	47	317	24	595
	船橋	40	8	21	40	108	4	38	2	137	716	19	1,133
神奈川	小田原	44	15	23	37	112	16	20	0	86	409	42	804
	茅ヶ崎	14	5	5	38	60	5	9	0	43	164	47	390
新潟	長岡	34	4	20	44	100	9	5	0	37	437	30	720
	上越	30	7	29	25	94	4	6	0	75	291	26	587
石川	金沢	184	35	50	159	366	37	47	2	204	1,946	24	3,054
愛知	春日井	16	14	14	44	116	9	0	0	25	347	80	665
	一宮	51	15	19	66	179	27	14	0	93	526	116	1,106
大阪	門真	17	14	24	26	51	15	20	0	38	295	54	554
	東大阪	145	31	46	187	267	48	64	0	94	1,103	315	2,300
兵庫	宝塚	24	1	7	20	42	4	14	0	51	284	53	500
鳥取	米子	39	12	15	47	89	2	17	2	48	471	6	748
広島	呉	68	16	26	62	138	17	26	1	75	780	25	1,234
愛媛	新居浜	64	11	21	48	97	8	41	0	36	482	42	850
	松山	118	18	47	110	241	18	66	3	216	1,238	36	2,111
福岡	福岡	367	90	120	494	1,006	99	186	5	651	4,094	189	7,301
	北九州	307	92	50	258	570	55	85	0	722	2,976	128	5,243
長崎	佐世保	55	25	16	37	155	18	32	0	93	602	72	1,105
	長崎	115	21	30	95	241	22	58	2	197	975	83	1,839
宮崎	都城	26	2	15	31	79	8	8	1	47	305	31	553
	宮崎	60	12	9	96	159	5	27	2	108	715	31	1,224
合計		2,391	586	856	2,586	5,922	658	1,136	26	4,387	25,389	1,975	45,912

別表E-1 人口当り事故率

県名	都市名	事 故 損 傷 区 分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故
北海道	苫小牧	44206	0.644	97.573	2.085	56.806	0.985
	札幌	37.571	0.401	45.588	0.696	39.055	0.455
青森	弘前	39.775	0.694	47.106	0.703	43.083	0.698
	八戸	38.437	0.311	56.987	1.000	45.546	0.575
宮城	石巻	27.327	0.841	30.576	1.132	28.402	0.937
	仙台	37.743	0.501	35.642	0.945	37.335	0.587
東京	調布	29.898	0.390	11.022	0.000	29.463	0.381
	武蔵野	23.876	0.073	0.000	0.000	23.876	0.073
埼玉	熊谷	24.283	0.473	78.193	2.961	49.900	1.655
	浦和	35.494	0.374	117.541	1.980	52.413	0.705
千葉	市原	23.592	0.749	45.708	1.852	38.137	1.474
	船橋	23.878	0.192	78.690	0.924	34.816	0.338
神奈川	小田原	30.308	0.000	96.477	2.010	51.323	0.638
	茅ヶ崎	13.336	0.195	94.077	2.603	30.088	0.694
新潟	長岡	31.951	0.335	59.656	1.924	44.373	1.048
	上越	47.658	0.867	50.228	2.150	48.750	1.412
石川	金沢	81.892	0.438	90.477	1.452	84.510	0.747
愛知	春日井	21.148	0.131	59.016	2.347	41.091	1.298
	一宮	32.928	0.206	64.300	1.226	50.439	0.775
大阪	門真	31.074	0.293	301.966	0.000	39.279	0.284
	東大阪	33.383	0.250	348.657	2.501	45.984	0.340
兵庫	宝塚	7.471	0.000	196.454	0.933	39.315	0.157
鳥取	米子	48.189	0.426	83.927	1.608	68.564	1.100
広島	呉	48.375	0.590	78.658	0.629	52.468	0.595
愛媛	新居浜	35.026	0.478	115.897	2.081	64.535	1.063
	松山	50.545	0.328	84.729	1.785	65.376	0.960
福岡	福岡	71.133	0.278	163.676	0.902	85.565	0.375
	北九州	41.246	0.477	99.343	1.354	50.301	0.614
長崎	佐世保	46.237	0.137	42.185	0.590	44.575	0.323
	長崎	41.023	0.223	51.474	0.469	43.670	0.285
宮崎	都城	43.035	0.444	51.490	1.004	48.170	0.784
	宮崎	42.147	0.689	84.757	1.270	60.337	0.937
合 計		41.588	0.368	77.539	1.343	50.692	0.615

別表E-2 人口当り事故率

県名	都市名	事故類型別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		人対車両	車両相互	車両単独	人対車両	車両相互	車両単独	人対車両	車両相互	車両単独
北海道	苫小牧	11599	30931	1676	12509	74222	10842	11814	41153	3840
	札幌	10362	26311	0899	8775	34352	2408	10068	27799	1178
青森	弘前	12834	25669	1156	12515	29810	4640	12690	27538	2728
	八戸	13201	23451	1708	13747	36616	6249	13410	28496	3448
宮城	石巻	7147	18918	1261	4530	23489	2265	6280	20435	1594
	仙台	10426	25997	1320	5011	28646	1985	9375	26511	1449
東京	調布	7084	21448	1300	5511	5511	0000	7048	21081	1270
	武蔵野	6060	17231	0584	0000	0000	0000	0060	17231	0584
埼玉	熊谷	5519	18133	0631	12190	58688	6618	8689	37405	3476
	浦和	9680	24925	0889	28260	83161	6120	13512	36934	1967
千葉	市原	9924	13294	0375	12280	31284	1949	11473	25126	1410
	船橋	9521	13743	0576	22945	53436	2310	12199	21664	0922
神奈川	小田原	9542	20206	0561	20702	69946	5829	13086	36003	2234
	茅ヶ崎	3602	9442	0195	20080	71766	1859	7021	22373	0540
新潟	長岡	9943	21561	0447	14433	41650	3574	11956	30568	1849
	上越	10543	35383	1733	9381	38306	2541	10049	36625	2076
石川	金沢	19348	59518	2986	12614	70512	7260	17295	62870	4289
愛知	春日井	4308	15926	0914	12437	41065	5280	8589	29166	3213
	一宮	6709	24876	1342	10703	48531	4902	8939	38080	3329
大阪	門真	8847	21496	0731	53839	241105	7023	10210	28148	0922
	東大阪	9392	22721	1187	58526	270122	20009	11356	32609	1939
兵庫	宝塚	2742	4350	0378	55996	120392	20065	11716	23903	3696
鳥取	米子	8955	38167	1066	13345	65277	4984	11458	53623	3300
広島	呉	15142	29546	3589	13215	51600	13844	14881	32527	4975
愛媛	新居浜	5977	28451	0598	18102	91136	5826	10402	51324	2506
	松山	11269	38565	0711	17917	63957	2570	14153	49582	1518
福岡	福岡	17190	50944	2916	34193	117910	11348	19841	61387	4231
	北九州	12786	26129	2239	21974	67459	9602	14218	32572	3387
長崎	佐世保	15595	26470	4172	10620	25960	5605	13554	26261	4760
	長崎	15423	22261	3339	16220	28878	6376	15625	23937	4108
宮崎	都城	9539	32387	1109	7889	42168	1434	8536	38327	1307
	宮崎	8687	32943	0516	15358	65704	3695	11535	46929	1873
合 計		11503	28384	1662	15940	56006	5437	12627	35379	2618

別表E-3 人口当り事故率

県名	都市名	昼 夜 区 分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		昼	夜	昼	夜	昼	夜
北海道	苫小牧	31.318	12.888	7.3388	2.4185	4.1251	1.5555
	札幌	25.133	12.439	3.3175	1.2414	2.6621	1.2434
青森	弘前	25.322	14.453	3.1638	1.5468	2.8172	1.4911
	八戸	25.935	12.502	3.8616	1.8371	3.0795	1.4751
宮城	石巻	18.638	8.689	1.8402	1.2174	1.8560	0.9842
	仙台	26.338	11.405	2.5431	1.0210	2.6162	1.1173
東京	調布	22.098	7.799	8.267	2.756	2.1779	7.683
	武蔵野	16.866	7.009	0.000	0.000	1.6866	7.009
埼玉	熊谷	15.926	8.357	5.1722	2.6471	3.2936	1.6964
	浦和	24.785	10.709	8.1181	3.6360	3.6415	1.5999
千葉	市原	16.477	7.115	2.8165	1.7543	2.4164	1.3973
	船橋	17.007	6.872	5.1126	2.7565	2.3815	1.1001
神奈川	小田原	21.515	8.793	6.5926	3.0551	3.5620	1.5703
	茅ヶ崎	10.513	2.823	7.2510	2.1567	2.3376	6.712
新潟	長岡	20.556	11.395	4.0962	1.8694	2.9705	1.4668
	上越	32.494	15.164	3.8501	1.1726	3.5047	1.3703
石川	金沢	61.190	20.702	6.6519	2.3958	6.2815	2.1695
愛知	春日井	14.229	6.919	4.2942	1.6074	2.9351	1.1740
	一宮	22.915	10.013	4.6244	1.8056	3.5937	1.4502
大阪	門真	21.642	9.432	2.08333	9.3633	2.7297	1.1982
	東大阪	24.678	8.705	2.47611	1.01046	3.3588	1.2396
兵庫	宝塚	6.147	1.324	1.49790	4.6664	3.0351	8.964
鳥取	米子	35.395	12.793	6.9618	1.4309	5.4906	1.3658
広島	呉	36.380	11.996	5.6005	2.2654	3.9032	1.3436
愛媛	新居浜	25.582	9.444	9.1552	2.4345	4.9654	1.4881
	松山	36.104	14.441	6.3743	2.0986	4.8095	1.7281
福岡	福岡	50.889	20.244	1.18887	4.4789	6.1493	2.4072
	北九州	30.130	11.116	7.2445	2.6898	3.6726	1.3576
長崎	佐世保	32.216	14.022	3.2647	9.538	3.2392	1.2182
	長崎	29.543	11.480	3.8910	1.2564	3.1915	1.1755
宮崎	都城	30.169	12.866	4.0590	1.0900	3.6498	1.1672
	宮崎	29.761	12.386	6.5242	1.9515	4.4907	1.5429
合計		29.611	11.976	5.6338	2.1202	3.6380	1.4313

別表E-4 人口当り事故率

県名	都市名	道 路 形 式								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他
北海道	苫小牧	24.230	10.955	9.022	38.779	17.513	41.281	27.665	12.503	16.638
	札幌	15.561	13.654	8.357	14.715	11.076	19.798	15.404	13.177	10.474
青森	弘前	18.616	6.359	14.800	16.030	2.812	28.263	17.449	4.759	20.875
	八戸	15.841	5.280	17.316	18.621	5.499	32.867	16.906	5.364	23.276
宮城	石巻	13.313	5.045	8.969	10.758	4.530	15.288	12.467	4.874	11.061
	仙台	19.372	4.917	13.454	13.330	3.498	18.814	18.200	4.642	14.494
東京	調布	14.494	7.344	8.059	5.511	0.000	5.511	14.287	7.175	8.001
	武蔵野	13.946	5.111	4.819	0.000	0.000	0.000	13.946	5.111	4.819
埼玉	熊谷	14.822	4.415	5.046	38.139	8.708	31.347	25.902	6.455	17.544
	浦和	20.576	5.892	9.025	58.321	19.260	39.960	28.360	8.649	15.405
千葉	市原	10.673	1.872	11.047	15.204	4.581	25.924	13.652	3.654	20.831
	船橋	10.288	3.916	9.674	27.411	10.780	40.500	13.705	5.285	15.825
神奈川	小田原	12.161	8.887	9.261	30.350	18.290	47.837	17.938	11.873	21.512
	茅ヶ崎	7.009	1.460	4.867	37.184	19.336	37.556	13.270	5.169	11.649
新潟	長岡	17.093	5.139	9.719	24.880	5.223	29.553	20.584	5.177	18.612
	上越	23.829	7.510	16.319	14.462	5.081	30.684	19.849	6.478	22.423
石川	金沢	41.682	15.646	24.564	40.746	12.705	37.026	41.397	14.749	28.364
愛知	春日井	11.749	1.697	7.702	31.561	3.403	24.052	22.183	2.595	16.313
	一宮	22.502	2.271	8.155	38.564	4.494	21.243	31.468	3.512	15.460
大阪	門真	13.234	6.946	10.894	95.974	81.929	124.064	15.740	9.217	14.322
	東大阪	16.431	8.018	8.934	149.567	76.034	123.055	21.753	10.736	13.495
兵庫	宝塚	3.783	1.040	2.648	76.995	19.132	100.327	16.119	4.089	19.107
鳥取	米子	20.043	8.103	20.043	39.230	7.396	37.301	30.982	7.700	29.882
広島	呉	21.730	8.407	18.239	17.305	5.978	55.376	21.132	8.079	23.258
愛媛	新居浜	20.561	3.467	10.998	55.972	5.826	54.099	33.482	4.328	26.725
	松山	25.546	9.737	15.262	37.832	9.494	37.404	30.876	9.631	24.868
福岡	福岡	35.407	18.509	17.217	69.438	31.037	63.201	40.714	20.463	24.389
	北九州	19.856	9.343	12.048	34.715	17.173	47.456	22.172	10.563	17.567
長崎	佐世保	13.816	11.696	20.725	7.277	5.998	28.910	11.134	9.359	24.083
	長崎	14.660	8.968	17.395	11.626	10.032	29.816	13.892	9.237	20.541
宮崎	都城	20.408	12.867	9.760	26.247	5.737	19.506	23.954	8.536	15.679
	宮崎	20.901	11.956	9.289	36.951	13.626	34.180	27.753	12.669	19.915
合計		19.825	9.435	12.328	31.290	11.087	35.162	22.728	9.853	18.111



別表E-5 人口当り事故率

県名	都市名	道 路 市 員 別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		5.5m未満	5.5m ~13.0m	13.0m以上	5.5m未満	5.5 ~13.0m	13.0m以上	5.5m未満	5.5 ~13.0m	13.0m以上
北海道	苫小牧	2449	18946	22425	6255	51705	38362	3347	26680	26188
	札幌	2077	16970	18330	3210	26005	16052	2287	18641	17909
青森	弘前	2775	34919	1850	5765	40215	1125	4124	37309	1523
	八戸	3028	30206	4970	5624	44614	5874	4023	35728	5316
宮城	石巻	3924	21861	1542	4813	20667	4813	4218	21466	2625
	仙台	4098	17824	15684	5767	21177	8603	4422	18475	14310
東京	調布	4680	15599	9489	2756	8267	0000	4635	15430	9271
	武蔵野	6790	16428	0584	0000	0000	0000	6790	16428	0584
埼玉	熊谷	5046	10722	8515	23510	45975	8533	13820	27474	8524
	浦和	7997	26702	0561	35280	77581	4500	13623	37194	1373
千葉	市原	3558	18537	1123	8187	32064	5263	6602	27433	3846
	船橋	5605	17851	0307	17709	55592	4774	8020	25382	1198
神奈川	小田原	2900	21702	5426	9849	82206	4221	5107	40918	5043
	茅ヶ崎	4089	9053	0195	14502	72510	6693	6249	22219	1543
新潟	長岡	2346	23796	5586	7973	47973	3487	4869	34635	4622
	上越	8088	34516	5055	4691	42997	2345	6644	38120	3903
石川	金沢	13696	58284	9356	9982	70421	9075	12563	61985	9270
愛知	春日井	2480	16579	2089	9856	39070	9856	6365	28424	6179
	一宮	2477	20644	9703	15605	36848	11684	9805	29689	10808
大阪	門真	5849	16817	8189	30431	142790	126405	6594	20632	11770
	東大阪	9309	18826	4977	62028	103547	179581	11416	22212	11956
兵庫	宝塚	3310	3783	0284	63929	126458	4666	13524	24454	1022
鳥取	米子	7463	31344	9382	16882	59328	7074	12833	47298	8066
広島	呉	5949	30923	11356	11327	59151	7237	6675	34737	10800
愛媛	新居浜	6575	23789	4662	33708	73034	8947	16475	41758	6226
	松山	6072	25655	18708	24341	49395	10493	13998	35955	15144
福岡	福岡	9400	36032	25326	35546	104280	22094	13478	46644	24822
	北九州	4785	21776	14366	14772	61735	21358	6342	28005	15456
長崎	佐世保	4446	20588	20861	7867	24583	9637	5849	22227	16257
	長崎	5756	20035	15074	8907	33378	8720	6554	23414	13464
宮崎	都城	3106	23292	16415	11618	36000	3873	8275	31010	8798
	宮崎	4473	23740	13848	19399	59584	5312	10845	39041	10204
合計		5656	23437	12271	14736	50447	11780	7955	30277	12146

別表E-6 人口当り事故率

県名	都市名	自 転 車 事 故					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		1 当	2 当	1 当	2 当	1 当	2 当
北海道	苫小牧	0.129	7.217	0.417	7.923	0.197	7.384
	札幌	0.146	2.891	0.268	3.478	0.168	3.000
青森	弘前	0.000	8.788	0.141	7.031	0.064	7.995
	八戸	0.000	4.193	0.125	4.124	0.048	4.167
宮城	石巻	0.000	5.465	0.000	1.982	0.000	4.312
	仙台	0.023	4.940	0.000	3.876	0.018	4.733
東京	調布	2.600	5.135	5.511	0.000	2.667	5.016
	武蔵野	2.775	3.943	0.000	0.000	2.775	3.943
埼玉	熊谷	0.788	4.573	1.045	11.146	0.910	7.696
	浦和	4.302	4.443	13.860	11.340	6.273	5.865
千葉	市原	0.000	3.745	0.098	5.555	0.064	4.935
	船橋	0.000	4.799	0.154	14.783	0.031	6.791
神奈川	小田原	0.374	4.116	2.010	12.864	0.894	6.894
	茅ヶ崎	0.389	4.186	1.116	17.477	0.540	6.943
新潟	長岡	0.559	4.804	0.550	6.048	0.555	5.362
	上越	1.733	8.954	0.977	4.104	1.412	6.893
石川	金沢	1.075	12.819	0.726	10.164	0.969	12.010
愛知	春日井	2.089	4.438	4.576	8.213	3.399	6.426
	一宮	4.232	6.916	9.070	10.621	6.932	8.984
大阪	門真	1.097	7.019	11.704	4.4476	1.418	8.154
	東大阪	3.186	6.893	19.509	4.2019	3.839	8.297
兵庫	宝塚	0.189	1.797	3.733	3.4998	0.786	7.391
鳥取	米子	0.000	10.235	0.000	16.239	0.000	13.658
広島	呉	0.983	3.491	2.832	5.034	1.233	3.699
愛媛	新居浜	1.076	8.129	2.705	22.056	1.670	13.211
	松山	0.383	10.667	0.785	16.203	0.557	13.069
福岡	福岡	0.694	9.733	1.503	25.325	0.820	12.165
	北九州	0.182	3.842	0.616	8.309	0.249	4.538
長崎	佐世保	1.094	1.231	0.787	0.885	0.968	1.089
	長崎	0.318	0.763	0.563	1.688	0.380	0.997
宮崎	都城	1.109	5.989	3.012	6.311	2.265	6.185
	宮崎	0.688	7.827	1.155	14.319	0.887	10.598
合計		0.900	5.506	1.897	9.932	1.153	6.627

別表E-7 自動車保有台数当り事故率

県名	都市名	事故損傷区分別		事故類型別		
		全事故	死亡事故	人对車両事故	車両相互事故	車両単独事故
北海道	苫小牧	155832	2701	32409	112891	10533
	札幌	138086	1610	35598	98288	4165
青森	弘前	220254	3568	64876	140781	13948
	八戸	226536	2859	66698	141734	17151
宮城	石巻	135954	4487	30062	97815	7628
	仙台	155874	2451	39141	110682	6051
東京	調布	161723	2091	38688	115716	6971
	武蔵野	173429	0530	44020	125166	4243
埼玉	熊谷	192572	6387	33532	144349	13413
	浦和	267861	3604	69052	188754	10054
千葉	市原	123541	4776	37166	81392	4568
	船橋	216664	2104	75918	134817	5737
神奈川	小田原	228351	2840	58224	160186	9941
	茅ヶ崎	148895	3436	34742	110717	2673
新潟	長岡	201039	4747	54169	138493	8377
	上越	249469	7225	51424	187420	10625
石川	金沢	309840	2739	63409	230503	15725
愛知	春日井	134471	4247	28108	95444	10515
	一宮	199715	3070	35393	150779	13182
大阪	門真	236530	1708	61481	169499	5550
	東大阪	260102	1923	64234	184446	10970
兵庫	宝塚	190578	0762	56792	115871	17914
鳥取	米子	305618	4903	51073	239019	14709
広島	呉	366727	4161	104015	227347	34771
愛媛	新居浜	349176	5751	56279	277698	13556
	松山	296389	4353	64164	224784	6880
福岡	福岡	356148	1561	82586	255513	17610
	北九州	297773	3635	84169	192817	20048
長崎	佐世保	296867	2149	90269	174897	31702
	長崎	352036	2297	125960	192959	33117
宮崎	都城	192696	3136	34149	153321	5227
	宮崎	213010	3307	40723	165675	6613
合計		235083	2852	58556	164070	12140

別表E-8 自動車保有台数当り事故率

県名	都市名	昼夜別		道路形状別		
		昼	夜	交差点内	交差点付近	その他
北海道	苫小牧	113.161	42.672	75.891	34.299	45.642
	札幌	94.123	43.964	54.464	46.589	37.033
青森	弘前	144.025	76.229	89.205	24.329	106.721
	八戸	153.168	73.368	84.088	26.679	115.769
宮城	石巻	88.841	47.113	59.676	23.332	52.946
	仙台	109.227	46.647	75.984	19.379	60.511
東京	調布	119.550	42.174	78.422	39.385	43.916
	武蔵野	122.514	50.915	101.299	37.125	35.004
埼玉	熊谷	127.104	65.468	99.959	24.910	67.704
	浦和	186.099	81.762	144.933	44.201	78.727
千葉	市原	78.278	45.264	44.226	11.835	67.481
	船橋	148.203	68.460	85.289	32.892	98.484
神奈川	小田原	158.482	69.869	79.809	52.827	95.714
	茅ヶ崎	115.680	33.215	65.666	25.579	57.649
新潟	長岡	134.584	66.455	93.260	23.455	84.325
	上越	179.346	70.123	101.573	33.149	114.747
石川	金沢	230.300	79.540	151.775	54.075	103.990
愛知	春日井	96.051	38.420	72.594	8.493	53.384
	一宮	142.292	57.423	124.596	13.904	61.215
大阪	門真	164.375	72.154	94.783	55.503	86.244
	東大阪	189.987	70.114	123.039	60.728	76.334
兵庫	宝塚	147.126	43.452	78.137	19.820	92.621
鳥取	米子	244.740	60.878	138.100	34.321	133.197
広島	呉	282.816	93.911	147.701	56.465	162.561
愛媛	新居浜	268.660	80.516	181.161	23.415	144.600
	松山	218.044	78.344	139.981	43.665	112.743
福岡	福岡	255.953	100.196	169.464	85.171	101.513
	北九州	217.409	80.364	131.252	62.531	103.990
長崎	佐世保	215.733	81.135	74.150	62.329	160.389
	長崎	257.279	94.757	111.985	74.465	165.585
宮崎	都城	146.003	46.693	95.826	34.149	62.722
	宮崎	158.540	54.471	97.978	44.725	70.307
合計		168.709	66.573	105.401	45.694	83.988

別表E-9 自動車保有台数当り事故率

県名	都市名	道路巾員別			自転車
		5.5m未満	5.5m~13.0m	13.0m以上	
北海道	苫小牧	9,183	73,190	71,840	20,796
	札幌	8,086	65,910	63,320	11,201
青森	弘前	21,085	190,736	7,785	41,196
	八戸	20,010	177,704	26,441	20,962
宮城	石巻	20,191	102,751	12,563	20,640
	仙台	18,460	77,133	59,745	19,839
東京	調布	25,444	84,696	50,887	42,174
	武蔵野	49,324	119,332	4,243	48,793
埼玉	熊谷	53,333	106,026	32,894	33,213
	浦和	69,621	190,082	7,019	62,033
千葉	市原	21,386	88,867	12,458	16,195
	船橋	49,911	157,956	7,458	42,453
神奈川	小田原	22,722	182,056	22,437	34,650
	茅ヶ崎	30,924	109,953	7,636	37,033
新潟	長岡	22,058	156,922	20,942	26,805
	上越	33,999	195,070	19,975	42,499
石川	金沢	46,060	227,257	33,987	47,582
愛知	春日井	20,828	93,018	20,221	32,152
	一宮	38,823	117,554	42,796	63,020
大阪	門真	39,706	124,242	70,874	57,638
	東大阪	64,573	125,640	67,626	68,644
兵庫	宝塚	65,559	118,539	4,955	39,640
鳥取	米子	57,201	210,827	35,955	60,878
広島	呉	46,658	242,801	75,485	34,474
愛媛	新居浜	89,143	225,938	33,685	80,516
	松山	63,462	163,007	68,657	61,777
福岡	福岡	56,098	194,147	103,318	54,049
	北九州	37,541	165,783	91,496	28,340
長崎	佐世保	38,956	148,031	108,269	13,702
	長崎	52,834	188,748	108,540	11,103
宮崎	都城	33,103	124,051	35,194	33,800
	宮崎	38,286	137,830	36,024	40,549
合計		36,892	140,409	56,328	36,078

別表E-10 面積当り事故率

県名	都市名	事故損傷区分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故
北海道	苫小牧	16.490	0.240	0.433	0.009	1.027	0.018
	札幌	35.028	0.374	0.827	0.013	3.529	0.041
青森	弘前	29.402	0.513	1.280	0.019	2.484	0.040
	八戸	22.917	0.185	2.389	0.042	4.475	0.057
宮城	石巻	16.525	0.509	0.853	0.032	2.189	0.072
	仙台	32.257	0.428	2.030	0.054	8.583	0.135
東京	調布	23.834	0.311	1.600	0.000	2.1284	0.275
	武蔵野	29.727	0.091	0.000	0.000	2.9727	0.091
埼玉	熊谷	16.739	0.326	5.846	0.221	7.012	0.233
	浦和	35.302	0.372	13.192	0.222	19.887	0.268
千葉	市原	9.065	0.288	1.329	0.054	1.623	0.063
	船橋	20.327	0.163	9.498	0.112	13.424	0.130
神奈川	小田原	17.901	0.000	4.995	0.104	7.040	0.088
	茅ヶ崎	9.786	0.143	11.606	0.321	10.894	0.251
新潟	長岡	25.766	0.270	1.744	0.056	2.770	0.065
	上越	27.966	0.509	1.072	0.046	2.333	0.068
石川	金沢	82.280	0.440	2.296	0.037	6.649	0.059
愛知	春日井	15.000	0.093	6.119	0.243	7.151	0.226
	一宮	24.351	0.153	11.942	0.228	14.000	0.215
大阪	門真	54.487	0.513	2.9318	0.000	4.5410	0.328
	東大阪	43.679	0.327	2.7769	0.199	3.7217	0.275
兵庫	宝塚	5.267	0.000	4.845	0.023	4.907	0.020
鳥取	米子	31.389	0.278	5.774	0.111	7.664	0.123
広島	呉	37.557	0.458	2.110	0.017	8.528	0.097
愛媛	新居浜	13.886	0.190	4.036	0.073	5.343	0.088
	松山	42.000	0.273	4.451	0.094	7.312	0.107
福岡	福岡	62.476	0.244	8.616	0.048	2.1807	0.096
	北九州	32.315	0.374	4.452	0.061	11.043	0.135
長崎	佐世保	35.393	0.105	1.860	0.026	4.424	0.032
	長崎	46.237	0.251	2.592	0.024	7.672	0.050
宮崎	都城	21.798	0.225	1.206	0.024	1.803	0.029
	宮崎	29.341	0.479	2.727	0.041	4.281	0.067
合	計	34.389	0.304	2.773	0.048	6.348	0.077

別表E-11 面積当り事故率

県名	都市名	事故類型別								
		人口集中地区			その他地区			全 城		
		人对車両	車両相互	車両単独	人对車両	車両相互	車両単独	人对車両	車両相互	車両単独
北海道	苫小牧	4.327	11.584	0.625	0.055	0.329	0.048	0.214	0.744	0.069
	札幌	9.660	24.530	0.838	0.159	0.624	0.044	0.910	25.12	0.106
青森	弘前	9.487	18.974	0.855	0.340	0.810	0.126	0.732	1.587	0.157
	八戸	7.870	13.982	1.019	0.576	1.535	0.262	1.318	2.800	0.339
宮城	石巻	4.322	11.441	0.763	0.126	0.656	0.063	0.484	1.575	0.123
	仙台	8.911	22.218	1.128	0.285	1.632	0.113	2.155	6.095	0.333
東京	調布	5.648	17.098	1.036	0.800	0.800	0.000	5.092	15.229	0.917
	武蔵野	7.546	21.455	0.727	0.000	0.000	0.000	7.546	21.455	0.727
埼玉	熊谷	3.804	12.500	0.435	0.912	4.389	0.495	1.221	5.256	0.488
	浦和	9.628	24.791	0.884	3.172	9.333	0.687	5.127	14.014	0.747
千葉	市原	3.813	5.108	0.144	0.357	0.910	0.057	0.488	1.069	0.060
	船橋	8.105	11.699	0.490	2.770	6.450	0.279	4.704	8.353	0.356
神奈川	小田原	5.635	11.934	0.332	1.072	3.621	0.302	1.795	4.939	0.307
	茅ヶ崎	2.643	6.929	0.143	2.477	8.853	0.229	2.542	8.101	0.196
新潟	長岡	8.018	17.387	0.360	0.422	1.218	0.105	0.746	1.908	0.115
	上越	6.186	20.763	1.017	0.200	0.817	0.054	0.481	1.753	0.099
石川	金沢	19.440	59.800	3.000	0.320	1.789	0.184	1.361	4.947	0.338
愛知	春日井	3.056	11.296	0.648	1.290	4.258	0.547	1.495	5.075	0.559
	一宮	4.962	18.397	0.992	1.988	9.014	0.911	2.481	10.570	0.924
大阪	門真	15.513	37.692	1.282	5.227	23.409	0.682	11.803	32.541	1.066
	東大阪	12.289	29.728	1.553	4.661	21.514	1.594	9.191	26.392	1.570
兵庫	宝塚	1.933	3.067	0.267	1.381	2.969	0.495	1.462	2.983	0.461
鳥取	米子	5.833	24.861	0.694	0.918	4.491	0.343	1.281	5.994	0.369
広島	呉	11.756	22.939	2.786	0.354	1.384	0.371	2.419	5.287	0.809
愛媛	新居浜	2.370	11.280	0.237	0.630	3.174	0.203	0.861	4.249	0.207
	松山	9.364	32.046	0.591	0.941	3.360	0.135	1.583	5.546	0.170
福岡	福岡	15.098	44.744	2.561	1.800	6.207	0.597	5.057	15.645	1.078
	北九州	10.018	20.472	1.754	0.985	3.023	0.430	3.121	7.150	0.744
長崎	佐世保	11.937	20.262	3.194	0.468	1.144	0.247	1.345	2.606	0.472
	長崎	17.384	25.090	3.763	0.817	1.454	0.321	2.745	4.205	0.722
宮崎	都城	4.832	16.405	0.562	0.185	0.987	0.034	0.320	1.435	0.049
	宮崎	6.048	22.934	0.359	0.494	2.114	0.119	0.819	3.330	0.133
合 計		9.512	23.471	1.374	0.570	2.003	0.194	1.581	4.430	0.328

別表E-12 面積当り事故率

県名	都市名	昼 夜 区 分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		昼	夜	昼	夜	昼	夜
北海道	苫小牧	11.683	4.808	0.325	0.107	0.746	0.281
	札幌	23.432	11.597	0.602	0.225	2.405	1.123
青森	弘前	18.718	10.684	0.860	0.420	1.624	0.860
	八戸	15.463	7.454	1.619	0.770	3.026	1.449
宮城	石巻	11.271	5.254	0.513	0.340	1.431	0.759
	仙台	22.510	9.747	1.449	0.582	6.014	2.569
東京	調布	17.617	6.218	1.200	0.400	15.734	5.551
	武蔵野	21.000	8.727	0.000	0.000	21.000	8.727
埼玉	熊谷	10.978	5.761	3.867	1.979	4.628	2.384
	浦和	24.651	10.651	9.111	4.081	13.317	6.070
千葉	市原	6.331	2.734	0.819	0.510	1.028	0.595
	船橋	14.477	5.850	6.171	3.327	9.183	4.242
神奈川	小田原	12.707	5.193	3.413	1.582	4.886	2.154
	茅ヶ崎	7.714	2.071	8.945	2.661	8.464	2.430
新潟	長岡	16.577	9.189	1.198	0.547	1.855	0.916
	上越	19.068	8.898	0.822	0.250	1.677	0.656
石川	金沢	61.480	20.800	1.688	0.608	4.942	1.707
愛知	春日井	10.093	4.907	4.453	1.667	5.108	2.043
	一宮	16.947	7.405	8.589	3.354	9.975	4.025
大阪	門真	37.949	16.539	20.227	9.091	31.557	13.853
	東大阪	32.289	11.390	19.721	8.048	27.185	10.032
兵庫	宝塚	4.333	0.933	3.694	1.151	3.788	1.119
鳥取	米子	23.056	8.333	4.790	0.985	6.137	1.527
広島	呉	28.244	9.313	1.502	0.608	6.344	2.184
愛媛	新居浜	10.142	3.744	3.188	0.848	4.111	1.232
	松山	30.000	12.000	3.348	1.102	5.379	1.933
福岡	福岡	44.695	17.781	6.258	2.358	15.672	6.135
	北九州	23.606	8.709	3.247	1.206	8.062	2.980
長崎	佐世保	24.660	10.733	1.439	0.421	3.215	1.209
	長崎	33.298	12.939	1.959	0.633	5.607	2.065
宮崎	都城	15.281	6.517	0.950	0.255	1.366	0.437
	宮崎	20.719	8.623	2.099	0.628	3.186	1.095
合計		24.486	9.903	2.014	0.758	4.556	1.792



別表E-13 面積当り事故率

県名	都市名	道路形状								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他
北海道	苫小牧	9.039	4.087	3.365	0.172	0.078	0.183	0.500	0.226	0.301
	札幌	14.507	12.729	7.792	0.267	0.201	0.359	1.392	1.191	0.946
青森	弘前	13.761	4.701	10.940	0.436	0.076	0.768	1.006	0.274	1.203
	八戸	9.444	3.148	10.324	0.781	0.231	1.378	1.661	0.527	2.287
宮城	石巻	8.051	3.051	5.424	0.300	0.126	0.427	0.961	0.376	0.853
	仙台	16.556	4.202	11.498	0.759	0.199	1.072	4.184	1.067	3.332
東京	調布	11.554	5.855	6.425	0.800	0.000	0.800	10.321	5.184	5.780
	武蔵野	17.364	6.364	6.000	0.000	0.000	0.000	17.364	6.364	6.000
埼玉	熊谷	10.217	3.044	3.478	2.852	0.651	2.344	3.640	0.907	2.465
	浦和	20.465	5.861	8.977	6.546	2.162	4.485	10.321	3.282	5.845
千葉	市原	4.101	0.719	4.245	0.442	0.133	0.754	0.581	0.155	0.886
	船橋	8.758	3.333	8.235	3.309	1.301	4.889	5.284	2.038	6.102
神奈川	小田原	7.182	5.249	5.470	1.571	0.947	2.477	2.461	1.629	2.951
	茅ヶ崎	5.143	1.071	3.571	4.587	2.385	4.633	4.805	1.872	4.218
新潟	長岡	13.784	4.144	7.838	0.728	0.153	0.864	1.285	0.323	1.162
	上越	13.983	4.407	9.576	0.309	0.108	0.655	0.950	0.310	1.073
石川	金沢	41.880	15.720	24.680	1.034	0.322	0.939	3.257	1.161	2.232
愛知	春日井	8.333	1.204	5.463	3.273	0.353	2.494	3.860	0.452	2.839
	一宮	16.641	1.679	6.031	7.162	0.835	3.945	8.734	0.975	4.291
大阪	門真	23.205	12.180	19.103	9.318	7.955	12.046	18.197	10.656	16.557
	東大阪	21.499	10.491	11.689	11.912	6.056	9.801	17.605	8.689	10.922
兵庫	宝塚	2.667	0.733	1.867	1.899	0.472	2.474	2.012	0.510	2.385
鳥取	米子	13.056	5.278	13.056	2.699	0.509	2.566	3.463	0.861	3.340
広島	呉	16.870	6.527	14.160	0.464	0.160	1.485	3.435	1.313	3.780
愛媛	新居浜	8.152	1.374	4.360	1.949	0.203	1.884	2.772	0.358	2.12
	松山	21.227	8.091	12.682	1.987	0.499	1.965	3.453	1.077	2.781
福岡	福岡	31.098	16.256	15.122	3.655	1.634	3.327	10.376	5.215	6.216
	北九州	15.557	7.320	9.439	1.556	0.770	2.127	4.867	2.319	3.856
長崎	佐世保	10.576	8.953	15.864	0.321	0.264	1.274	1.105	0.929	2.390
	長崎	16.523	10.108	19.606	0.586	0.505	1.501	2.441	1.623	3.609
宮崎	都城	10.337	6.517	4.944	0.615	0.134	0.457	0.897	0.320	0.587
	宮崎	14.551	8.323	6.467	1.189	0.438	1.100	1.969	0.899	1.413
合計		16.393	7.802	10.194	1.119	0.396	1.257	2.846	1.234	2.268

別表E-14 面積当り事故率

県名	都市名	道 路 巾 員 別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		5.5m未満	5.5~13.0m	13.0m以上	5.5m未満	5.5~13.0m	13.0m以上	5.5m未満	5.5~13.0m	13.0m以上
北海道	苫小牧	0.914	7.067	8.365	0.028	0.229	0.170	0.061	0.482	0.473
	札幌	1.937	15.821	17.090	0.058	0.472	0.291	0.207	1.684	1.618
青森	弘前	2.051	25.812	1.368	0.157	1.093	0.031	0.238	2.151	0.088
	八戸	1.806	18.009	2.963	0.236	1.870	0.246	0.395	3.511	0.522
宮城	石巻	2.373	13.220	0.932	0.134	0.577	0.134	0.325	1.655	0.202
	仙台	3.502	15.234	13.405	0.329	1.206	0.490	1.016	4.247	3.290
東京	調布	3.731	12.435	7.565	0.400	1.200	0.000	3.349	11.147	6.697
	武蔵野	8.455	20.455	0.727	0.000	0.000	0.000	8.455	20.455	0.727
埼玉	熊谷	3.478	7.391	5.870	1.758	3.438	0.638	1.942	3.861	1.198
	浦和	7.954	26.558	0.558	3.960	8.707	0.505	5.169	14.113	0.521
千葉	市原	1.367	7.122	0.432	0.238	0.933	0.153	0.281	1.167	0.164
	船橋	4.771	15.196	0.261	2.138	6.710	0.576	3.092	9.787	0.462
神奈川	小田原	1.713	12.818	3.204	0.510	4.256	0.219	0.701	5.613	0.692
	茅ヶ崎	3.000	6.643	0.143	1.789	8.945	0.826	2.263	8.045	0.559
新潟	長岡	1.892	19.189	4.505	0.233	1.403	0.101	0.304	2.162	0.289
	上越	4.746	20.254	2.966	0.100	0.917	0.050	0.318	1.824	0.187
石川	金沢	13.760	58.560	9.400	0.253	1.787	0.230	0.989	4.877	0.729
愛知	春日井	1.759	11.759	1.482	1.022	4.051	1.022	1.108	4.946	1.075
	一宮	1.832	15.267	7.176	2.898	6.844	2.170	2.722	8.241	3.000
大阪	門真	10.256	29.487	14.359	2.955	13.864	12.273	7.623	23.853	13.607
	東大阪	12.180	24.632	6.512	4.940	8.247	14.303	9.240	17.977	9.676
兵庫	宝塚	2.333	2.667	0.200	1.577	3.119	0.115	1.688	3.052	0.128
鳥取	米子	4.861	20.417	6.111	1.162	4.082	0.487	1.434	5.287	0.902
広島	呉	4.618	24.008	8.817	0.304	1.587	0.194	1.085	5.646	1.755
愛媛	新居浜	2.607	9.431	1.848	1.174	2.544	0.312	1.364	3.457	0.515
	松山	5.046	21.318	15.546	1.279	2.595	0.551	1.566	4.022	1.694
福岡	福岡	8.256	31.646	22.244	1.871	5.479	1.163	3.435	11.888	6.326
	北九州	3.749	17.061	11.256	0.662	2.767	0.957	1.392	6.148	3.393
長崎	佐世保	3.403	15.759	15.969	0.347	1.084	0.425	0.581	2.206	1.613
	長崎	6.488	22.581	16.989	0.449	1.681	0.439	1.151	4.114	2.366
宮崎	都城	1.573	11.798	8.315	0.272	0.843	0.091	0.310	1.161	0.329
	宮崎	3.114	16.527	9.641	0.624	1.917	0.171	0.770	2.770	0.724
合 計		4.677	19.380	10.147	0.527	1.804	0.421	0.996	3.791	1.521

別表E-15 面積当り事故率

県名	都市名	自動車事故					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		1 当	2 当	1 当	2 当	1 当	2 当
北海道	苫小牧	0.048	2.692	0.002	0.035	0.004	0.134
	札幌	0.136	2.695	0.005	0.063	0.015	0.271
青森	弘前	0.000	6.496	0.004	0.191	0.004	0.461
	八戸	0.000	2.500	0.005	0.173	0.005	0.409
宮城	石巻	0.000	3.305	0.000	0.055	0.000	0.332
	仙台	0.020	4.222	0.000	0.221	0.004	1.088
東京	調布	2.073	4.093	0.800	0.000	1.927	3.624
	武蔵野	3.455	4.909	0.000	0.000	3.455	4.909
埼玉	熊谷	0.544	3.152	0.078	0.833	0.128	1.081
	浦和	4.279	4.419	1.556	1.273	2.380	2.225
千葉	市原	0.000	1.439	0.003	0.162	0.003	0.210
	船橋	0.000	4.085	0.019	1.784	0.012	2.619
神奈川	小田原	0.221	2.431	0.104	0.666	0.123	0.946
	茅ヶ崎	0.286	3.071	0.138	2.156	0.196	2.514
新潟	長岡	0.451	3.874	0.016	0.177	0.035	0.335
	上越	1.017	5.254	0.021	0.088	0.068	0.330
石川	金沢	1.080	12.880	0.018	0.258	0.076	0.945
愛知	春日井	1.482	3.148	0.475	0.852	0.591	1.118
	一宮	3.130	5.115	1.684	1.973	1.924	2.494
大阪	門真	1.923	12.308	1.136	4.318	1.639	9.426
	東大阪	4.169	9.019	1.554	3.347	3.107	6.715
兵庫	宝塚	0.133	1.267	0.092	0.863	0.098	0.923
鳥取	米子	0.000	6.667	0.000	1.117	0.000	1.527
広島	呉	0.763	2.710	0.076	0.135	0.200	0.601
愛媛	新居浜	0.427	3.223	0.094	0.768	0.138	1.094
	松山	0.318	8.864	0.041	0.851	0.062	1.462
福岡	福岡	0.610	8.549	0.079	1.333	0.209	3.100
	北九州	0.143	3.010	0.028	0.372	0.055	0.996
長崎	佐世保	0.838	0.942	0.035	0.039	0.096	0.108
	長崎	0.358	0.860	0.028	0.085	0.067	0.175
宮崎	都城	0.562	3.034	0.071	0.148	0.085	0.232
	宮崎	0.479	5.449	0.037	0.461	0.063	0.752
合 計		0.745	4.553	0.068	0.355	0.144	0.830

別表E-16 道路延長当り事故率

県名	都市名	事故損傷区分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故
北海道	苫小牧	1.495	0.022	0.334	0.007	0.621	0.011
	札幌	2.125	0.023	0.466	0.007	1.201	0.014
青森	弘前	2.419	0.042	0.407	0.006	0.703	0.011
	八戸	1.416	0.011	0.832	0.015	1.060	0.013
宮城	石巻	1.121	0.035	0.307	0.011	0.576	0.011
	仙台	2.273	0.030	0.677	0.018	1.582	0.025
東京	調布	1.370	0.018	0.076	0.000	1.195	0.015
	武蔵野	2.508	0.008	0.000	0.000	2.508	0.008
埼玉	熊谷	0.985	0.019	0.358	0.014	0.427	0.014
	浦和	1.178	0.012	0.971	0.016	1.072	0.014
千葉	市原	0.434	0.014	0.254	0.010	0.278	0.011
	船橋	1.281	0.010	1.560	0.018	1.393	0.014
神奈川	小田原	0.982	0.000	2.462	0.051	1.531	0.019
	茅ヶ崎	0.402	0.006	1.324	0.037	0.733	0.017
新潟	長岡	0.509	0.005	0.525	0.017	0.519	0.012
	上越	0.796	0.015	0.806	0.035	0.800	0.023
石川	金沢	3.854	0.021	0.907	0.015	1.870	0.017
愛知	春日井	0.703	0.004	1.165	0.046	1.004	0.032
	一宮	0.427	0.003	0.724	0.014	0.603	0.009
大阪	門真	5.577	0.053	2.939	0.000	4.613	0.033
	東大阪	3.180	0.024	2.042	0.015	2.721	0.020
兵庫	宝塚	0.119	0.000	16.318	0.078	0.728	0.003
鳥取	米子	2.920	0.026	1.010	0.019	1.259	0.020
広島	呉	1.462	0.018	1.644	0.013	1.496	0.017
愛媛	新居浜	1.869	0.026	1.979	0.036	1.939	0.032
	松山	2.138	0.014	1.070	0.023	1.370	0.020
福岡	福岡	2.594	0.010	2.420	0.013	2.540	0.011
	北九州	1.360	0.016	1.355	0.019	1.358	0.017
長崎	佐世保	3.171	0.009	0.820	0.012	1.500	0.011
	長崎	2.491	0.014	0.912	0.008	1.642	0.011
宮崎	都城	4.076	0.042	0.684	0.013	0.966	0.016
	宮崎	4.235	0.069	3.305	0.050	3.623	0.056
合 計		1.715	0.015	0.910	0.016	1.277	0.016

別表E-17 道路延長当り事故率

県名	都市名	事故類型別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		人对車両	車両相互	車両単独	人对車両	車両相互	車両単独	人对車両	車両相互	車両単独
北海道	苫小牧	0.392	1.046	0.057	0.043	0.254	0.037	0.129	0.450	0.042
	札幌	0.586	1.488	0.051	0.090	0.351	0.025	0.310	0.855	0.036
青森	弘前	0.781	1.561	0.070	0.108	0.257	0.040	0.207	0.449	0.045
	八戸	0.486	0.864	0.063	0.201	0.535	0.091	0.312	0.663	0.080
宮城	石巻	0.293	0.776	0.052	0.046	0.236	0.023	0.127	0.415	0.032
	仙台	0.628	1.565	0.080	0.095	0.544	0.038	0.397	1.123	0.061
東京	調布	0.325	0.983	0.060	0.038	0.038	0.000	0.286	0.855	0.052
	武蔵野	0.637	1.810	0.061	0.000	0.000	0.000	0.637	1.810	0.061
埼玉	熊谷	0.224	0.736	0.026	0.056	0.268	0.030	0.074	0.320	0.030
	浦和	0.321	0.827	0.030	0.233	0.687	0.051	0.276	0.755	0.040
千葉	市原	0.183	0.245	0.007	0.068	0.174	0.011	0.084	0.183	0.010
	船橋	0.511	0.737	0.031	0.455	1.060	0.046	0.488	0.867	0.037
神奈川	小田原	0.309	0.655	0.018	0.528	1.785	0.149	0.391	1.074	0.067
	茅ヶ崎	0.109	0.285	0.006	0.283	1.010	0.026	0.171	0.545	0.132
新潟	長岡	0.158	0.344	0.007	0.127	0.367	0.032	0.140	0.357	0.022
	上越	0.176	0.591	0.029	0.151	0.615	0.041	0.165	0.601	0.034
石川	金沢	0.911	2.801	0.141	0.126	0.707	0.073	0.383	1.391	0.095
愛知	春日井	0.143	0.529	0.030	0.246	0.811	0.104	0.210	0.713	0.079
	一宮	0.087	0.323	0.017	0.121	0.546	0.055	0.107	0.455	0.040
大阪	門真	1.588	3.859	0.131	0.524	2.346	0.068	1.199	3.306	0.108
	東大阪	0.895	2.164	0.113	0.343	1.582	0.117	0.672	1.929	0.115
兵庫	宝塚	0.044	0.070	0.006	4.651	10.000	1.667	0.217	0.442	0.068
鳥取	米子	0.543	2.313	0.065	0.161	0.786	0.060	0.210	0.984	0.061
広島	呉	0.458	0.893	0.109	0.276	1.078	0.289	0.424	0.927	0.142
愛媛	新居浜	0.319	1.518	0.032	0.309	1.556	0.100	0.313	1.542	0.075
	松山	0.477	1.631	0.030	0.226	0.808	0.033	0.297	1.039	0.032
福岡	福岡	0.627	1.858	0.106	0.505	1.743	0.168	0.589	1.822	0.126
	北九州	0.422	0.862	0.074	0.300	0.920	0.131	0.384	0.880	0.092
長崎	佐世保	1.069	1.815	0.286	0.206	0.504	0.109	0.456	0.884	0.160
	長崎	0.937	1.352	0.203	0.287	0.512	0.113	0.588	0.900	0.155
宮崎	都城	0.903	3.067	0.105	0.105	0.560	0.019	0.171	0.769	0.026
	宮崎	0.873	3.310	0.052	0.599	2.562	0.144	0.693	2.818	0.113
合	計	0.474	1.171	0.069	0.187	0.657	0.064	0.318	0.891	0.066

別表E-18 道路延長当り事故率

県名	都市名	昼 夜 区 分					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		昼	夜	昼	夜	昼	夜
北海道	苫小牧	1.059	0.436	0.252	0.083	0.451	0.170
	札幌	1.421	0.703	0.339	0.127	0.819	0.383
青森	弘前	1.540	0.879	0.273	0.134	0.460	0.243
	八戸	0.956	0.461	0.564	0.268	0.717	0.343
宮城	石巻	0.764	0.356	0.185	0.122	0.377	0.200
	仙台	1.586	0.687	0.483	0.194	1.108	0.473
東京	調布	1.013	0.358	0.057	0.019	0.883	0.312
	武蔵野	1.772	0.736	0.000	0.000	1.772	0.736
埼玉	熊谷	0.646	0.339	0.237	0.121	0.282	0.145
	浦和	0.822	0.355	0.670	0.300	0.745	0.327
千葉	市原	0.303	0.131	0.156	0.097	0.176	0.102
	船橋	0.912	0.369	1.014	0.547	0.953	0.440
神奈川	小田原	0.697	0.285	1.682	0.780	1.063	0.469
	茅ヶ崎	0.317	0.085	1.020	0.304	0.570	0.164
新潟	長岡	0.328	0.182	0.361	0.165	0.347	0.172
	上越	0.542	0.253	0.618	0.188	0.575	0.225
石川	金沢	2.880	0.974	0.667	0.240	1.390	0.480
愛知	春日井	0.473	0.230	0.848	0.317	0.717	0.287
	一宮	0.297	0.130	0.521	0.203	0.430	0.173
大阪	門真	3.885	1.693	2.027	0.911	3.206	1.407
	東大阪	2.351	0.829	1.450	0.592	1.987	0.733
兵庫	宝塚	0.098	0.021	1.244	3.876	0.562	0.166
鳥取	米子	2.145	0.775	0.838	0.172	1.008	0.251
広島	呉	1.100	0.363	1.170	0.473	1.113	0.383
愛媛	新居浜	1.365	0.504	1.563	0.416	1.492	0.447
	松山	1.527	0.611	0.805	0.265	1.008	0.362
福岡	福岡	1.856	0.738	1.757	0.662	1.825	0.714
	北九州	0.993	0.367	0.988	0.367	0.992	0.367
長崎	佐世保	2.209	0.962	0.634	0.185	1.090	0.410
	長崎	1.794	0.697	0.690	0.223	1.200	0.442
宮崎	都城	2.857	1.219	0.539	0.145	0.732	0.234
	宮崎	2.991	1.245	2.544	0.761	2.697	0.927
合	計	1.221	0.494	0.661	0.249	0.917	0.361

別表E-19 道路延長当り事故率

県名	都市名	道路形状別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他	交差点内	交差点付近	その他
北海道	苫小牧	0.819	0.370	0.305	0.133	0.060	0.141	0.302	0.137	0.182
	札幌	0.880	0.772	0.473	0.151	0.113	0.202	0.474	0.405	0.322
青森	弘前	1.132	0.387	0.900	0.138	0.024	0.244	0.285	0.078	0.341
	八戸	0.584	0.195	0.638	0.272	0.080	0.480	0.393	0.125	0.542
宮城	石巻	0.546	0.207	0.368	0.108	0.046	0.154	0.253	0.099	0.224
	仙台	1.166	0.296	0.810	0.253	0.066	0.357	0.771	0.197	0.614
東京	調布	0.664	0.337	0.369	0.038	0.000	0.038	0.579	0.291	0.324
	武蔵野	1.465	0.537	0.506	0.000	0.000	0.000	1.465	0.537	0.506
埼玉	熊谷	0.601	0.179	0.205	0.174	0.040	0.143	0.222	0.055	0.150
	浦和	0.683	0.196	0.299	0.482	0.159	0.330	0.580	0.177	0.315
千葉	市原	0.196	0.034	0.203	0.084	0.025	0.144	0.100	0.027	0.152
	船橋	0.552	0.210	0.519	0.544	0.214	0.803	0.549	0.212	0.633
神奈川	小田原	0.394	0.288	0.300	0.774	0.467	1.221	0.535	0.354	0.642
	茅ヶ崎	0.211	0.044	0.147	0.523	0.272	0.529	0.323	0.126	0.284
新潟	長岡	0.272	0.082	0.155	0.219	0.046	0.260	0.241	0.061	0.218
	上越	0.398	0.125	0.272	0.232	0.082	0.493	0.326	0.106	0.368
石川	金沢	1.962	0.736	1.156	0.408	0.127	0.371	0.916	0.326	0.628
愛知	春日井	0.390	0.056	0.256	0.623	0.067	0.475	0.542	0.063	0.399
	一宮	0.292	0.030	0.106	0.434	0.051	0.239	0.376	0.042	0.185
大阪	門真	2.375	1.247	1.955	0.934	0.797	1.207	1.849	1.082	1.682
	東大阪	1.565	0.764	0.851	0.876	0.445	0.701	1.287	0.635	0.798
兵庫	宝塚	0.061	0.017	0.042	6.395	1.589	8.333	0.298	0.076	0.354
鳥取	米子	1.215	0.491	1.215	0.472	0.089	0.449	0.569	0.141	0.549
広島	呉	0.657	0.254	0.551	0.362	0.125	1.157	0.602	0.230	0.663
愛媛	新居浜	1.097	0.185	0.587	0.956	0.100	0.924	1.006	0.130	0.803
	松山	1.081	0.412	0.646	0.478	0.120	0.473	0.647	0.202	0.521
福岡	福岡	1.291	0.675	0.628	1.026	0.459	0.934	1.208	0.607	0.724
	北九州	0.655	0.308	0.397	0.473	0.234	0.647	0.599	0.285	0.474
長崎	佐世保	0.948	0.802	1.431	0.141	0.117	0.562	0.375	0.315	0.811
	長崎	0.890	0.545	1.056	0.206	0.178	0.528	0.523	0.347	0.773
宮崎	都城	1.933	1.219	0.924	0.349	0.076	0.259	0.480	0.171	0.315
	宮崎	2.100	1.201	0.933	1.441	0.531	1.333	1.667	0.761	1.196
合 計		0.818	0.389	0.508	0.367	0.130	0.413	0.573	0.248	0.456

別表E-20 道路延長当り事故率

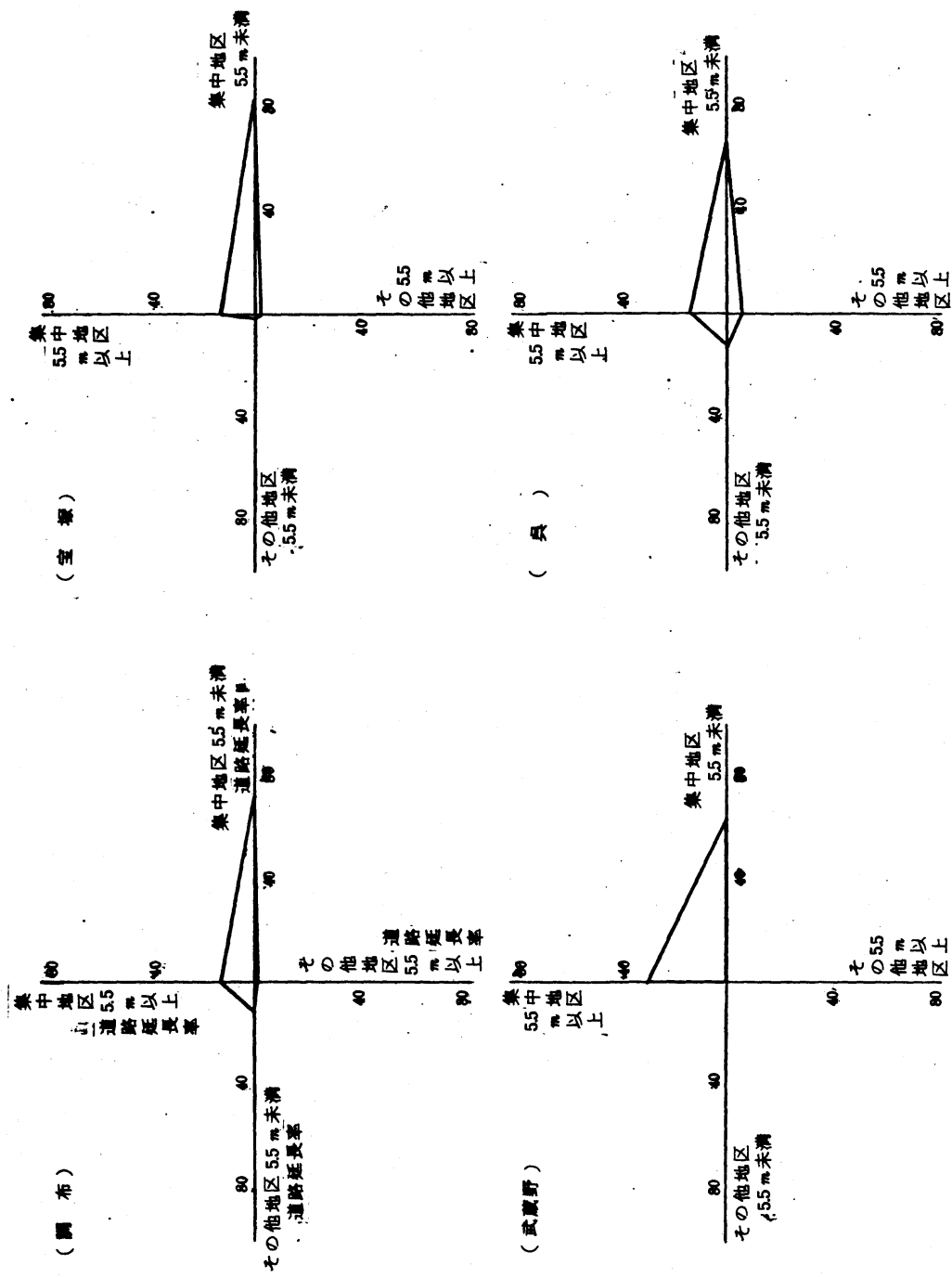
県名	都市名	道 路 巾 員 別								
		人口集中地区			その他地区			全 域		
		5.5m未満	5.5~130m	130m以上	5.5m未満	5.5~130m	130m以上	5.5m未満	5.5~130m	130m以上
北海道	苫小牧	0.809	0.856	5.073	0.153	0.238	1.146	0.280	0.391	2.321
	札幌	0.762	1.430	5.777	0.223	0.372	1.224	0.468	0.824	3.573
青森	弘前	0.263	5.992	32.000	0.064	1.539	5.714	0.089	2.488	12.632
	八戸	0.251	2.331	2.379	0.130	1.765	0.000	0.168	2.021	4.126
宮城	石巻	0.217	3.732	3.667	0.066	0.785	0.000	0.116	1.699	9.333
	仙台	0.369	4.181	12.783	0.163	1.670	1.853	0.280	3.133	7.573
東京	調布	0.255	5.868	11.318	0.020	1.071	0.000	0.220	5.561	11.318
	武蔵野	1.029	5.799	6.667	0.000	0.000	0.000	1.029	5.799	6.667
埼玉	熊谷	0.270	2.753	4.122	0.119	2.378	5.158	0.133	2.447	4.558
	浦和	0.373	3.269	1.091	0.300	25.058	22.727	0.330	5.222	3.058
千葉	市原	0.079	2.292	0.822	0.055	1.155	1.132	0.059	1.305	1.091
	船橋	0.433	3.624	0.402	0.509	3.990	2.818	0.463	3.775	1.262
神奈川	小田原	0.188	1.611	2.762	0.441	5.312	3.000	0.290	2.901	2.821
	茅ヶ崎	0.142	2.148	2.500	0.227	10.000	0.000	0.173	4.586	25.000
新潟	長岡	0.158	0.510	4.386	0.078	4.246	6.2500	0.090	1.124	6.356
	上越	0.253	1.304	3.571	0.134	1.588	10.910	0.134	1.588	10.910
石川	金沢	1.317	6.860	3.983	0.238	1.360	1.515	0.627	2.858	2.680
愛知	春日井	0.210	1.088	0.684	0.469	1.412	5.030	0.382	1.305	2.494
	一宮	0.038	1.857	11.899	0.200	3.822	11.818	0.135	2.884	11.850
大阪	門真	1.891	8.712	14.933	0.529	3.720	18.621	1.390	6.799	15.962
	東大阪	1.512	4.929	9.522	0.619	1.679	20.283	1.151	3.622	13.972
兵庫	宝塚	0.061	0.481	0.435	11.913	20.687	9.091	0.295	3.230	1.625
鳥取	米子	0.814	4.637	15.714	0.256	3.824	4.314	0.309	4.025	6.770
広島	呉	0.220	6.852	7.452	0.326	4.498	0.000	0.238	6.115	8.194
愛媛	新居浜	0.439	7.567	7.647	0.768	4.972	0.000	0.645	5.676	16.078
	松山	0.325	7.421	12.302	0.365	3.966	21.000	0.355	4.884	17.158
福岡	福岡	0.445	6.918	23.843	0.639	11.107	8.258	0.508	7.963	18.894
	北九州	0.203	4.596	7.178	0.256	4.652	8.852	0.219	4.615	7.483
長崎	佐世保	0.510	4.158	22.761	0.187	2.709	4.2609	0.261	3.346	25.669
	長崎	0.569	3.697	16.068	0.204	2.730	1.4091	0.353	3.278	15.706
宮崎	都城	0.800	5.303	7.185	0.328	0.903	0.000	0.359	1.195	9.806
	宮崎	0.972	6.066	9.641	2.519	3.321	0.000	1.830	3.942	12.395
合 計		0.364	3.250	8.240	0.257	2.021	4.064	0.304	2.586	6.580



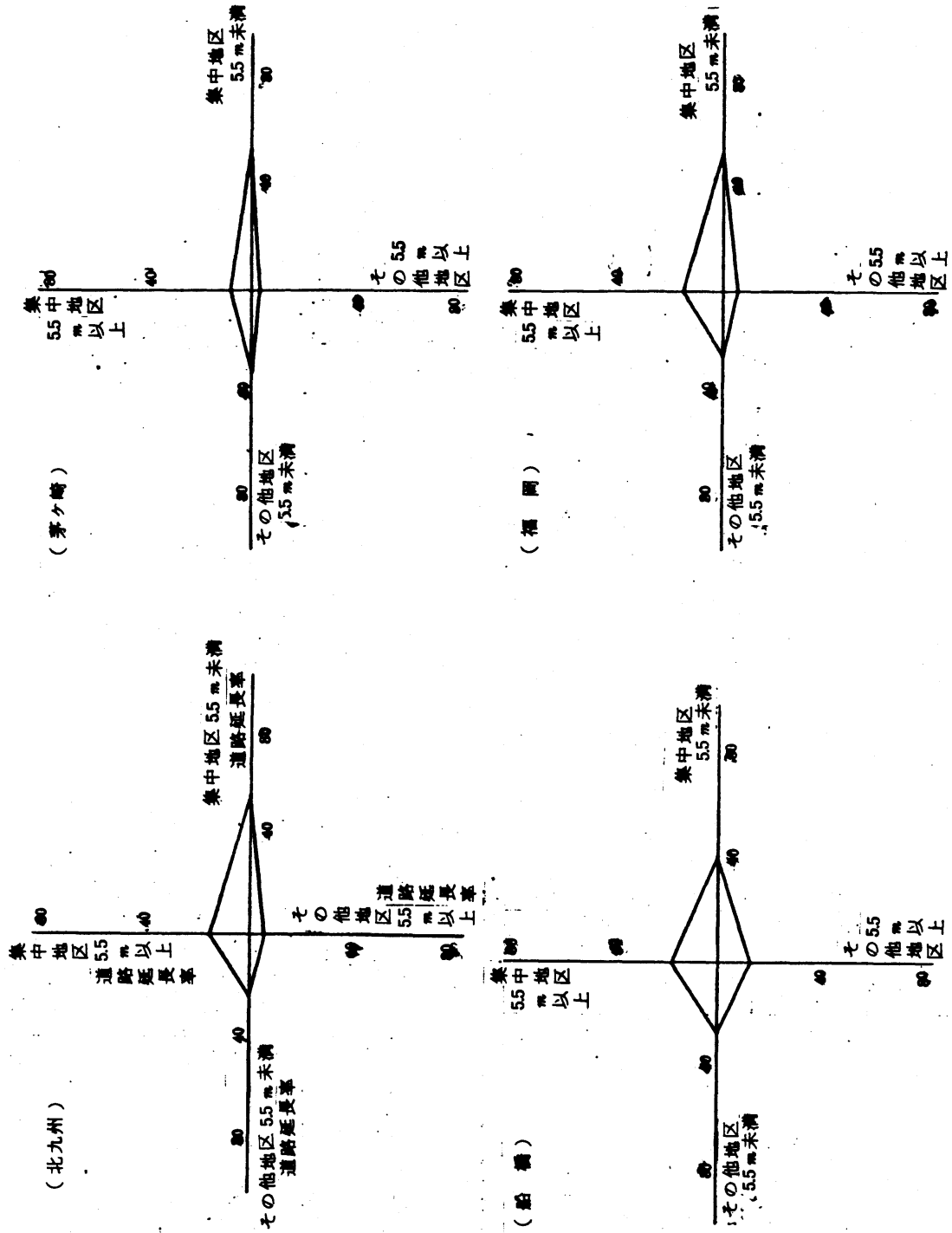
別表E-21 道路延長当り事故率

県名	都市名	自 転 車 事 故					
		人口集中地区		その他地区		全 域	
		1 当	2 当	1 当	2 当	1 当	2 当
北海道	苫小牧	0.004	0.244	0.001	0.027	0.002	0.081
	札幌	0.008	0.164	0.003	0.036	0.005	0.092
青森	弘前	0.000	0.535	0.001	0.061	0.001	0.131
	八戸	0.000	0.155	0.002	0.060	0.001	0.097
宮城	石巻	0.000	0.224	0.000	0.020	0.000	0.088
	仙台	0.001	0.297	0.000	0.074	0.001	0.201
東京	調布	0.119	0.235	0.038	0.000	0.108	0.203
	武蔵野	0.291	0.414	0.000	0.000	0.291	0.414
埼玉	熊谷	0.032	0.186	0.005	0.051	0.008	0.066
	浦和	0.143	0.147	0.114	0.094	0.128	0.120
千葉	市原	0.000	0.069	0.001	0.031	0.005	0.036
	船橋	0.000	0.257	0.003	0.293	0.001	0.272
神奈川	小田原	0.012	0.133	0.051	0.328	0.027	0.206
	茅ヶ崎	0.012	0.126	0.016	0.246	0.013	0.169
新潟	長岡	0.009	0.077	0.005	0.053	0.007	0.063
	上越	0.029	0.150	0.016	0.066	0.023	0.113
石川	金沢	0.051	0.603	0.007	0.102	0.021	0.266
愛知	春日井	0.069	0.147	0.090	0.162	0.083	0.157
	一宮	0.055	0.090	0.102	0.120	0.083	0.107
大阪	門真	0.197	1.260	0.114	0.433	0.167	0.958
	東大阪	0.304	0.657	0.114	0.246	0.227	0.491
兵庫	宝塚	0.003	0.029	0.310	2.907	0.015	0.137
鳥取	米子	0.000	0.620	0.000	0.195	0.000	0.251
広島	呉	0.030	0.106	0.060	0.105	0.035	0.106
愛媛	新居浜	0.057	0.434	0.046	0.377	0.050	0.397
	松山	0.016	0.451	0.010	0.205	0.012	0.274
福岡	福岡	0.025	0.355	0.022	0.374	0.024	0.361
	北九州	0.006	0.127	0.008	0.113	0.007	0.123
長崎	佐世保	0.075	0.084	0.015	0.017	0.033	0.037
	長崎	0.019	0.046	0.010	0.030	0.014	0.038
宮崎	都城	0.105	0.567	0.040	0.084	0.045	0.124
	宮崎	0.069	0.787	0.045	0.558	0.053	0.637
合 計		0.037	0.227	0.022	0.117	0.029	0.167

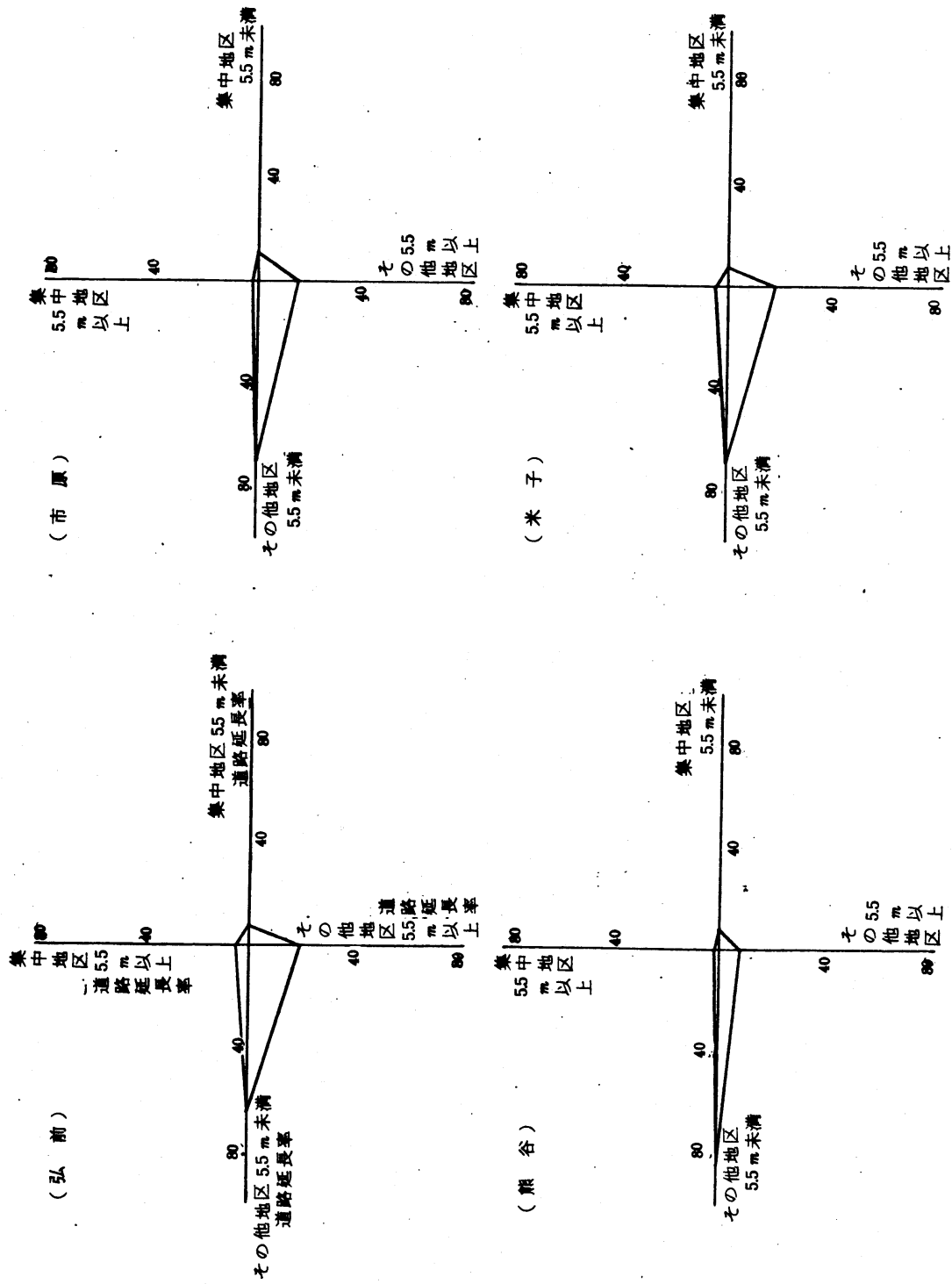
別図E-1 人口集中地区5.5m未満の道路延長が60%以上を占める都市



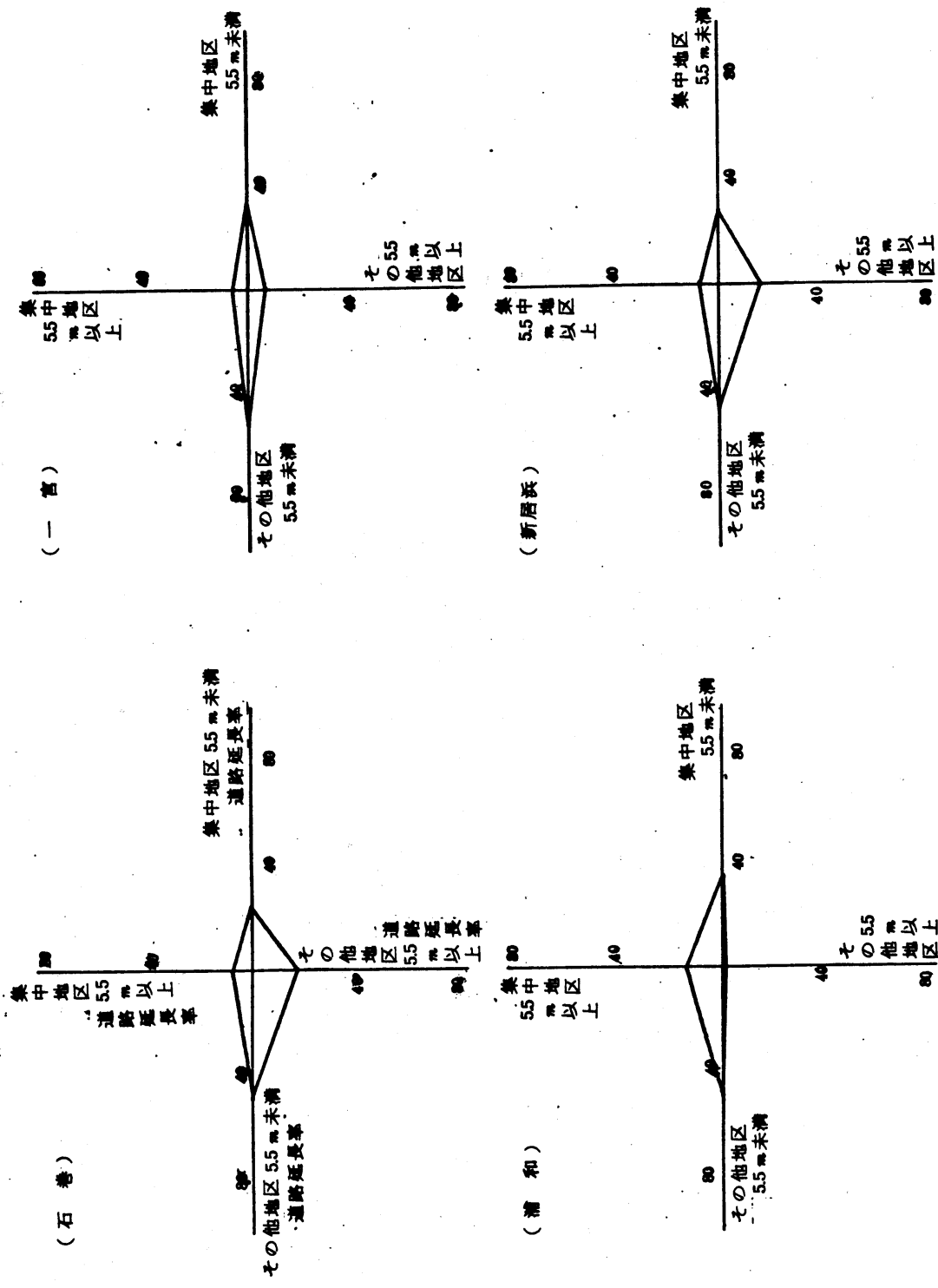
別図E-2 人口集中地区5.5m未満の道路延長が40%~60%未満の範囲にある都市



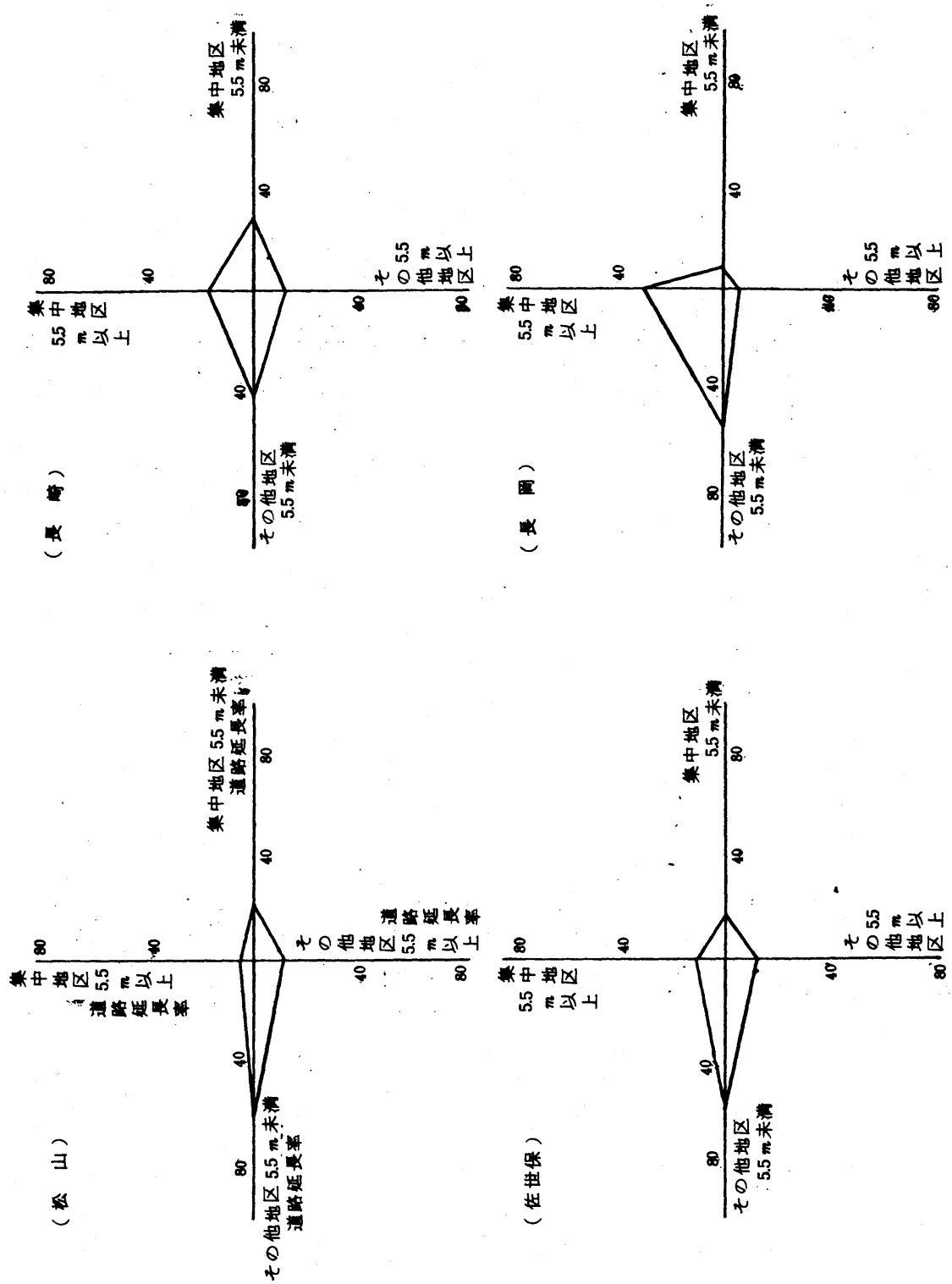
別図E-3 その他地区5.5m未満の道路延長が60%以上を占める都市



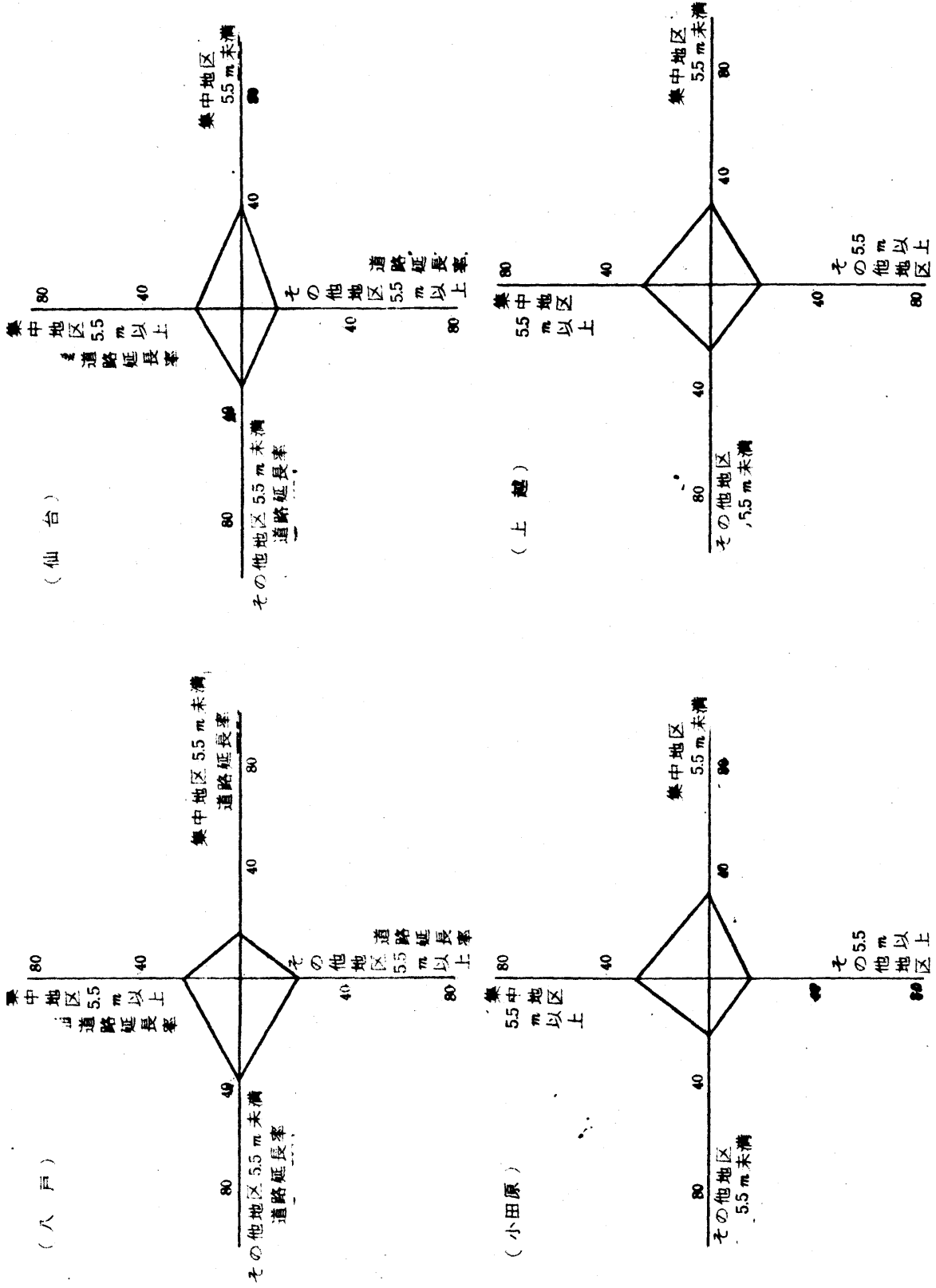
別図E-4-1-1 その他地区5.5m未満の道路延長が40%~60%未満の範囲にある都市



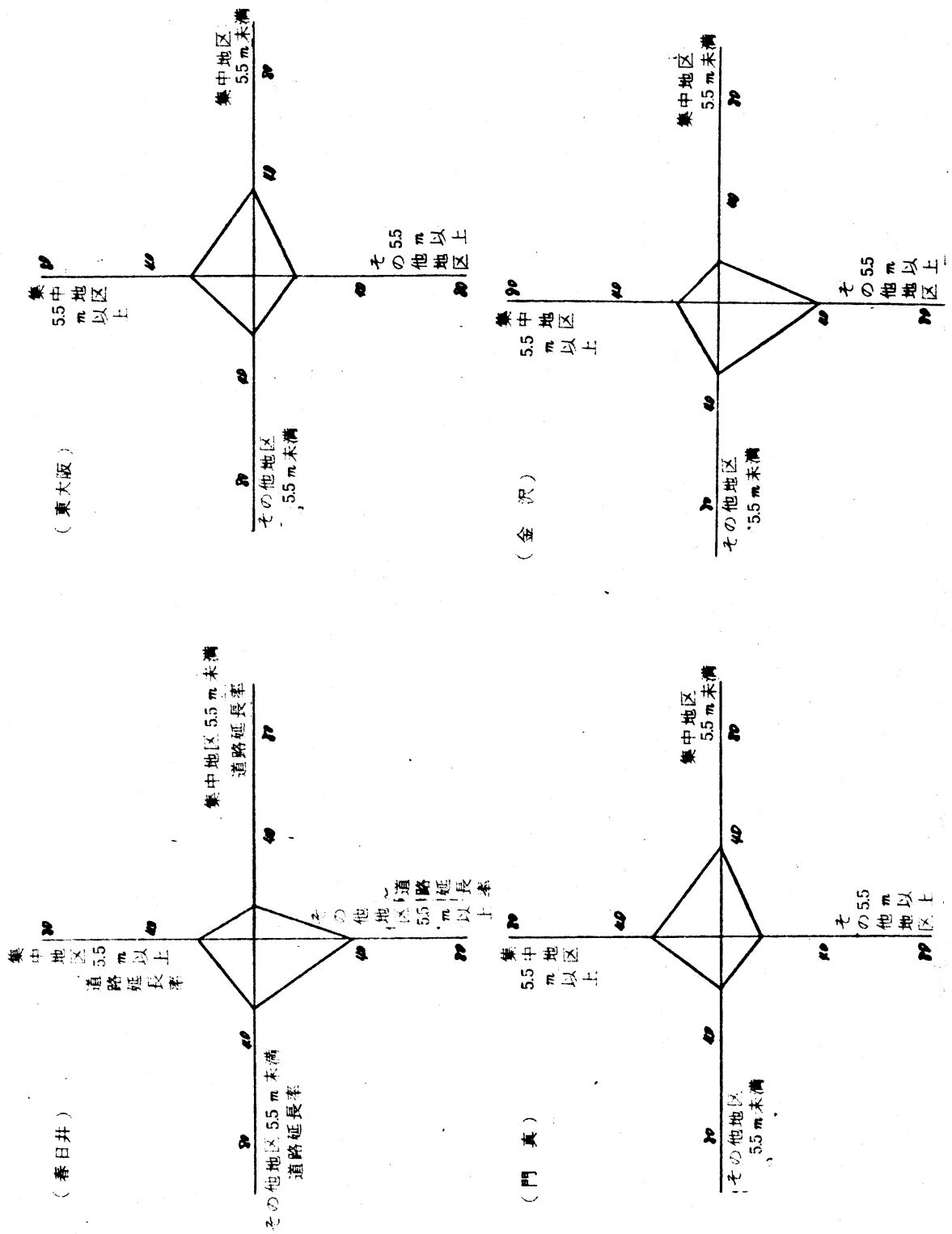
別図 E-4-2



別図E-5-1 人口集中地区およびその他の地区の車道巾員が5.5m未満の道路延長の割合が40%未満の値を示す都市



別図 E-5-2





別図E-6 その他地区5.5m以上の道路延長の割合が40%以上の占める都市

